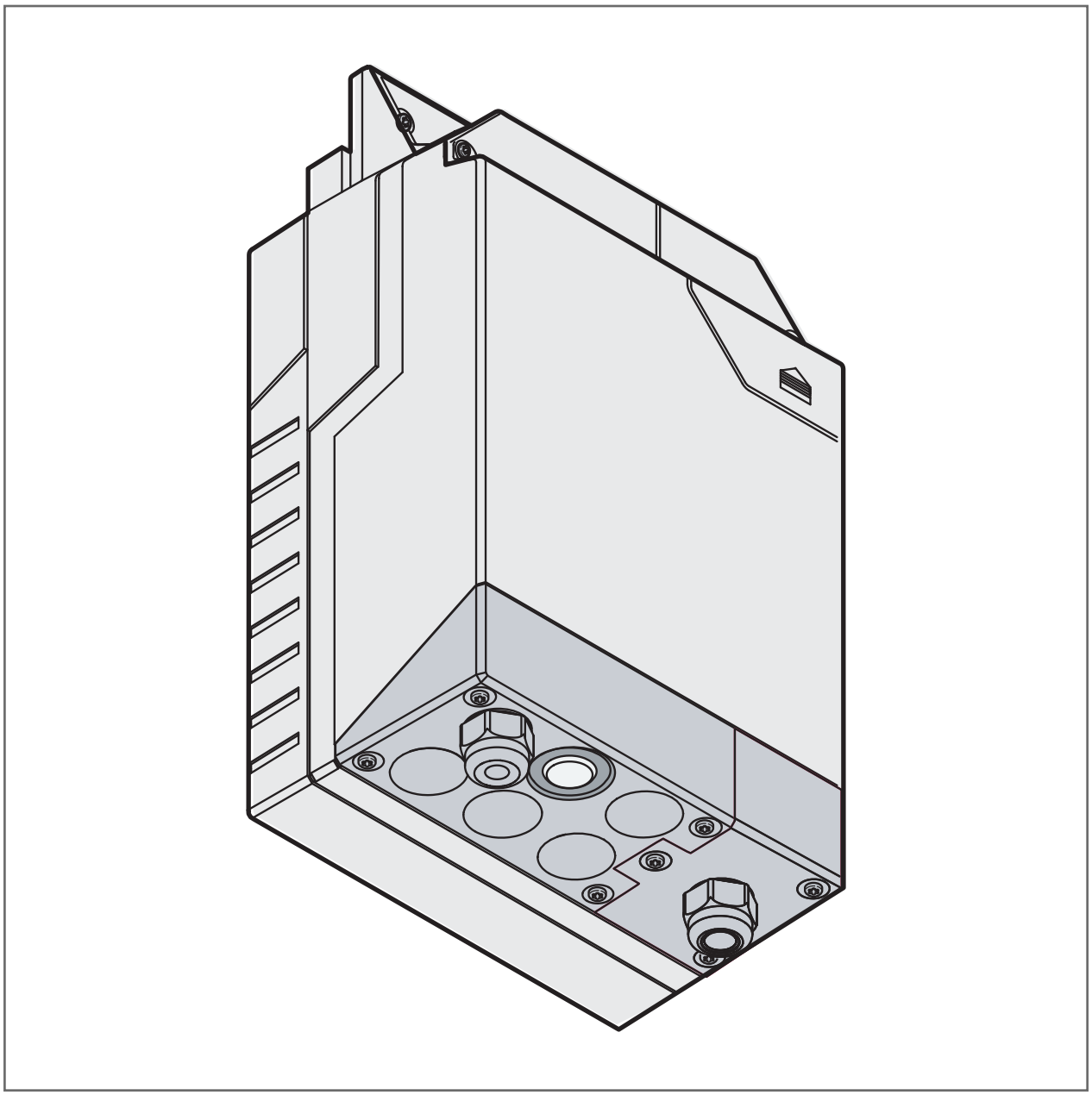


TR25E465-B

FR

Instructions de montage, de service et d’entretien

Commande intégrée

Motorisation sur l’arbre **WA 300 S4**

Table des matières

CONSIGNES DE SÉCURITÉ POUR LES RACCORDEMENTS ÉLECTRIQUES.....3

RACCORDEMENTS / ELÉMENTS DE COMMANDE.....4

VUE D'ENSEMBLE GÉNÉRALE DES RACCORDEMENTS.....5

RACCORDEMENT / ELÉMENTS DE COMMANDE 6

1 A propos de ce mode d'emploi 11
1.1 Documents valables 11
1.2 Garantie 11
1.3 Codes couleurs pour câbles, conducteurs et composants.....11
1.4 Définitions utilisées.....11
1.5 Données techniques.....12
1.6 Extrait de la déclaration d'incorporation 12
1.7 Démontage / Elimination 13

2 ⚠ Consignes de sécurité.....15
2.1 Utilisation appropriée 15
2.2 Sécurité des personnes.....15
2.3 Consignes de sécurité utilisées.....15
2.4 Consignes de sécurité.....15
2.4.1 Consignes de sécurité concernant la mise en service 15
2.4.2 Consignes de sécurité concernant la commande.....16
2.4.3 Consignes de sécurité concernant la pose d'accessoires et d'extensions.....16
2.4.4 Consignes de sécurité concernant la maintenance / l'entretien.....16

3 Mise en service.....17
3.1 Généralités 17
3.1.1 Connexion secteur 17
3.1.2 Raccordement par sectionneur multipolaire 18
3.2 Préparations 18
3.3 Réglage du type de montage 20
3.4 Mise en marche 21
3.5 Service homme mort en cas de commande non apprise.....21
3.6 Apprentissage de la commande à action maintenue / des fins de course.....21
3.6.1 Apprentissage des trajets d'apprentissage de positions finales / de l'effort 22
3.6.2 Réglage de la position Arrêt SKS / VL / Limite d'inversion 23
3.6.3 Vérification de la position Arrêt SKS / VL.....23
3.6.4 Restrictions du trajet rapide 24
3.7 Types de services homme mort en cas de commande apprise.....24
3.8 Position Trajet rapide Fermé.....25
3.8.1 Restrictions du trajet rapide 26
3.9 Position Ouverture partielle (½-Ouvert) 26
3.10 Ouverture partielle (½-Ouvert) 26
3.10.1 Avertissement de démarrage 27
3.10.2 Fermeture automatique 27
3.11 Réglage du limiteur d'effort 28
3.12 Travaux finaux.....28
3.13 Réinitialisation de la motorisation.....29
3.13.1 Réinitialisation de la motorisation avec boîtier fermé 29
3.13.2 Réinitialisation de la motorisation avec boîtier ouvert.....29
3.14 Trajets d'apprentissage additionnels.....30
3.14.1 Trajets d'apprentissage additionnels avec boîtier fermé 30
3.14.2 Trajets d'apprentissage additionnels avec boîtier ouvert 30

4 Remarques concernant le fonctionnement.....31
4.1 Réactions en cas de dispositifs de sécurité activés 31
4.1.1 Fonctionnement en action maintenue.....31
4.1.2 Fonctionnement en action maintenue avec fermeture automatique 31
4.1.3 Service homme mort avec dispositif de sécurité.....31
4.2 Panne d'électricité (sans batterie de secours HNA-300).....31
4.3 Service de secours avec batterie de secours HNA-300.....32
4.4 Messages de fonctionnement et d'erreur.....32

5 Accessoires et extensions.....35
5.1 Généralités 35
5.2 Sécurité de contact SKS 36
5.3 Relais d'option HOR1-300 37
5.4 Signal de commande position finale Ouvert 37
5.5 Platine d'adaptation universelle UAP1-300.....38
5.6 Raccordement de la batterie de secours 39
5.7 Raccordement à une commande externe 360.....39

6 Maintenance / Entretien.....41
6.1 Généralités concernant la maintenance et l'entretien.....41
6.2 Inspection des dispositifs de sécurité.....41
6.3 Compteur d'entretien 42
6.4 Mise hors tension de la porte lors des travaux de maintenance et d'entretien.....42
6.5 Eléments de sécurité dans le boîtier de commande.....43
6.5.1 Fusibles 43

CONSIGNES DE SÉCURITÉ POUR LES RACCORDEMENTS ÉLECTRIQUES

⚠ DANGER

Tension secteur

Tout contact avec la tension secteur peut entraîner une décharge électrique mortelle.

Respectez impérativement les consignes suivantes :

- Les raccordements électriques doivent uniquement être effectués par un électricien professionnel.
- L'installation électrique à la charge de l'utilisateur doit satisfaire à toutes les dispositions de protection (230/240 V CA, 50/60 Hz).
- Mettez l'installation hors tension et protégez-la de toute remise en marche intempestive.

⚠ AVERTISSEMENT

Risque de blessure dû à une installation incorrecte

Une installation incorrecte de la motorisation peut provoquer des blessures mortelles.

- L'installation électrique à la charge de l'utilisateur doit satisfaire à toutes les dispositions de protection.
- Les raccordements électriques doivent uniquement être effectués par un électricien professionnel !
- L'installateur doit s'assurer que les prescriptions nationales relatives au service des appareils électriques sont respectées.

⚠ AVERTISSEMENT

Risque de blessure dû à des dispositifs de sécurité défectueux

En cas de dysfonctionnement, des dispositifs de sécurité en panne peuvent provoquer des blessures.

- Le responsable de la mise en service doit contrôler la / les fonction(s) du / des dispositif(s) de sécurité.

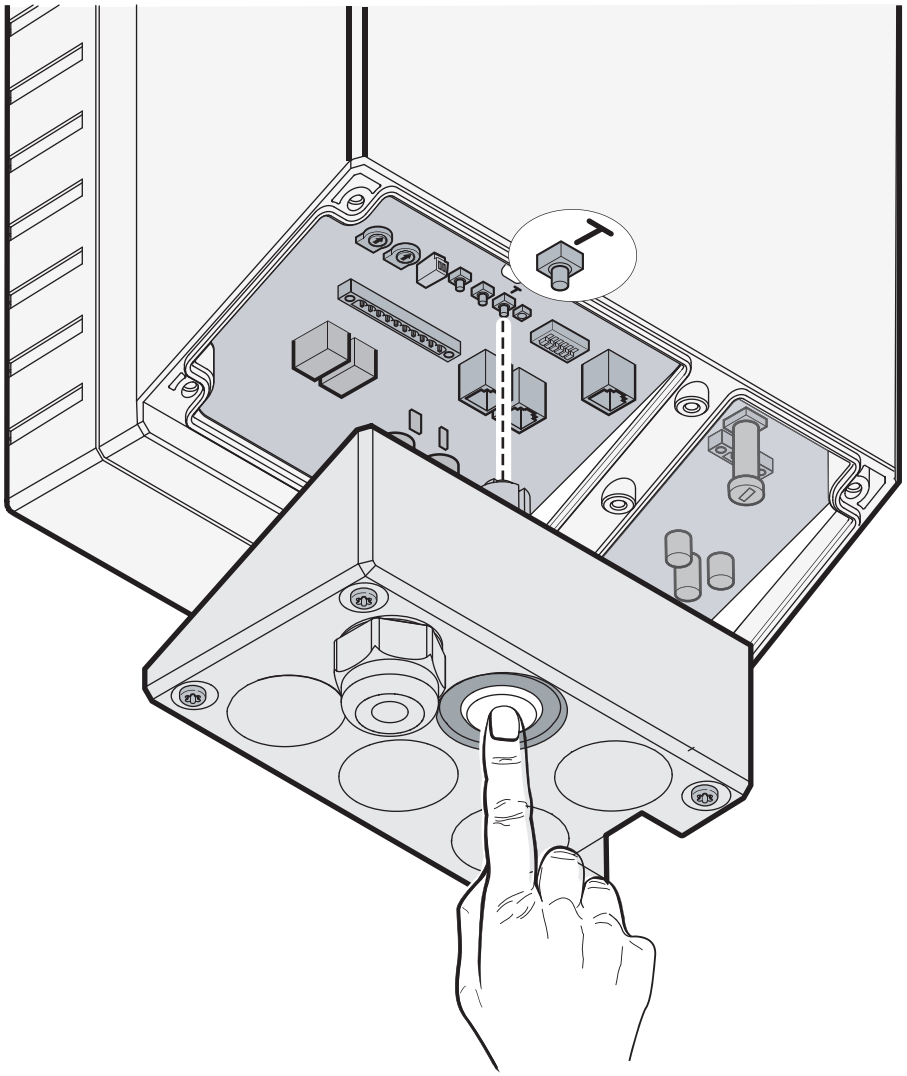
L'installation n'est opérationnelle qu'après avoir effectué les essais de fonctionnement.

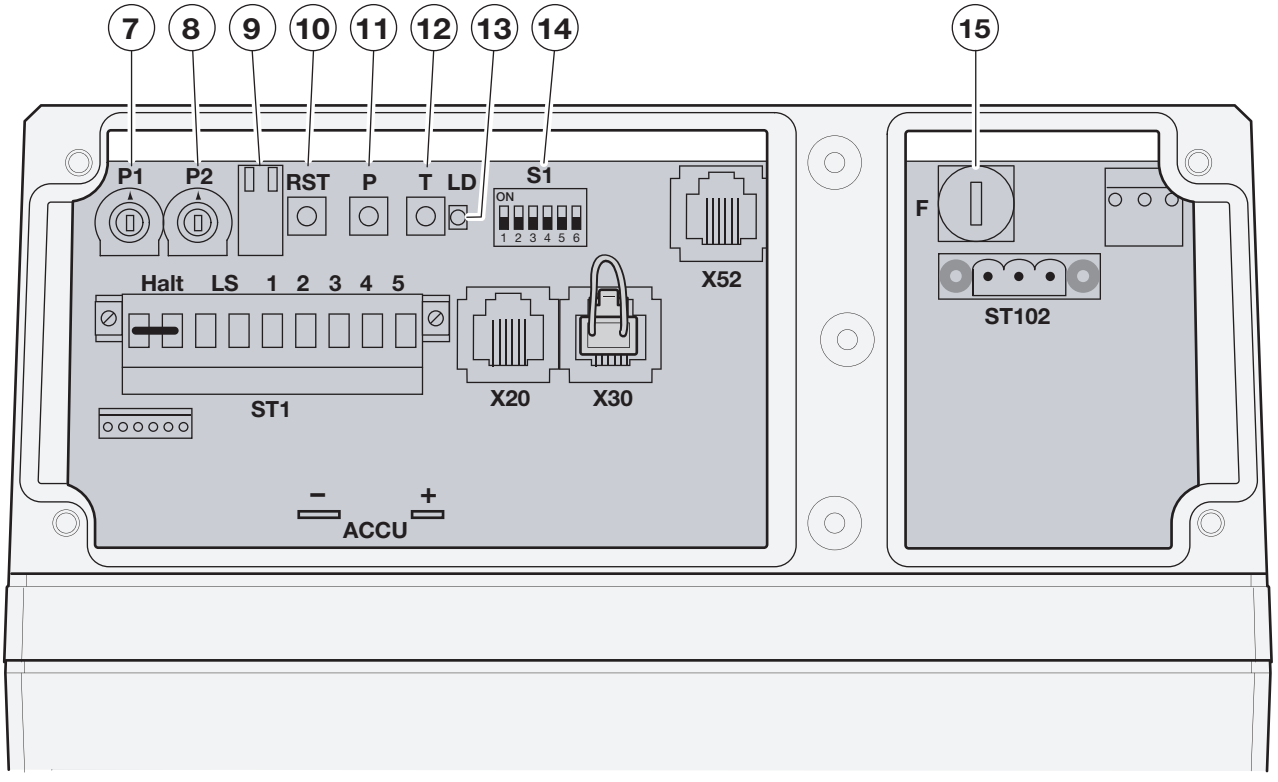
ATTENTION

Endommagements dus à une installation électrique incorrecte

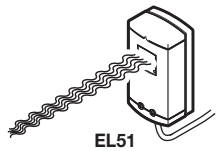
Une installation incorrecte peut endommager le rideau. Respectez impérativement les remarques suivantes.

- Un courant étranger aux bornes de raccordement de la platine de commande entraîne une destruction du système électronique.
- Ne tirez jamais sur les câbles de raccordement des composants électriques, sous peine de détruire le système électronique.
- Insérez impérativement les câbles d'alimentation par le bas dans le boîtier.
- Obturez les raccordements inutilisés à l'aide de tampons borgnes.

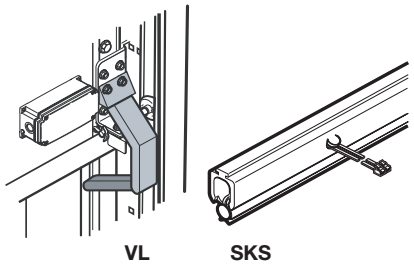



7
8
9
10
11
12
13
14
15
P1
P2
RST
P
T
LD
S1
ON
1 2 3 4 5 6
Halt
LS
1 2 3 4 5
ST1
X20
X30
X52
F
ST102
–
+
ACCU

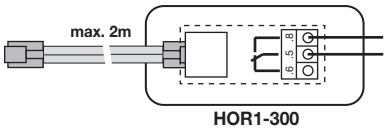
X20	Dispositif de sécurité testé	Chap. 3.10



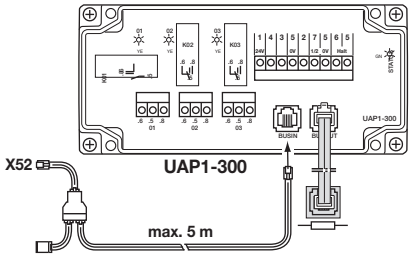
X30	Dispositif de sécurité testé	Chap. 3.6 5.2

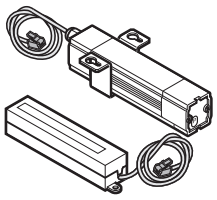


X52	Eléments de commande pour interface bus	Chap. 3.7 3.10 5.3

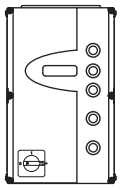


X52	Eléments de commande pour interface bus	Chap. 3.9 5.5

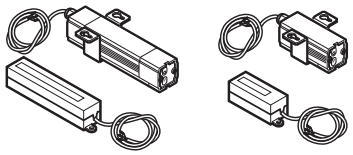




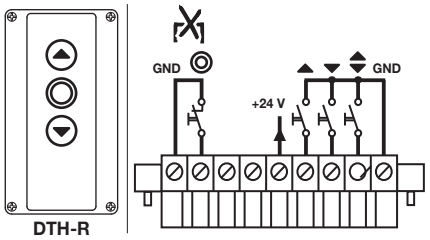
		Chap. 4.3 5.6 5.7



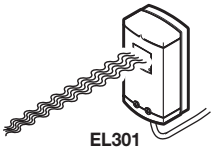
ST1	Eléments de commande externes	



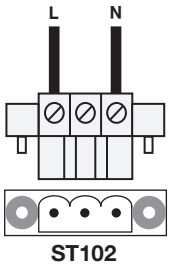
		Chap 5.5



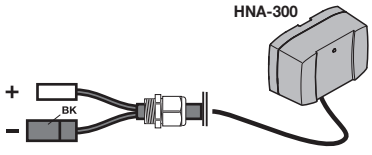
		Chap 3.10

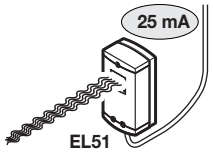
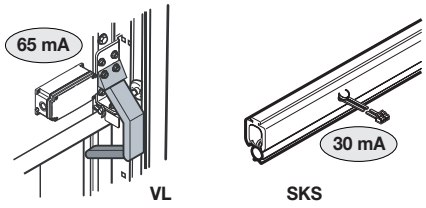
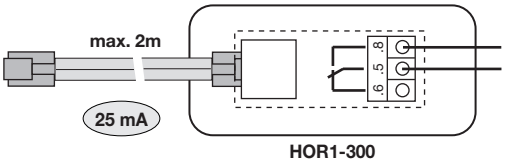
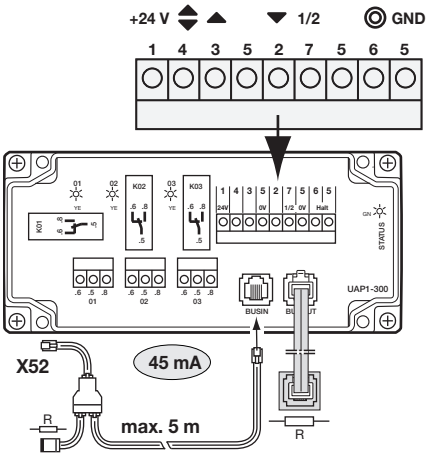
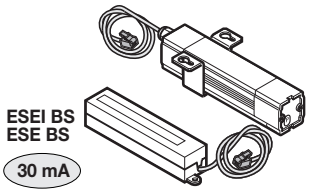


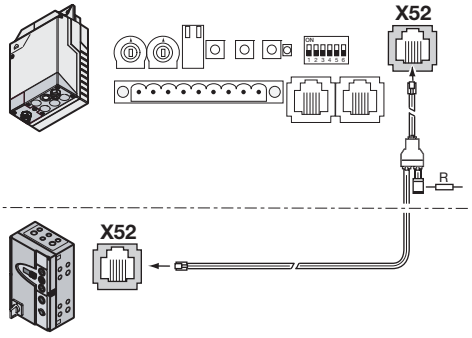
ST 102	Réseau monophasé, 230 V	Chap. 3.3.1

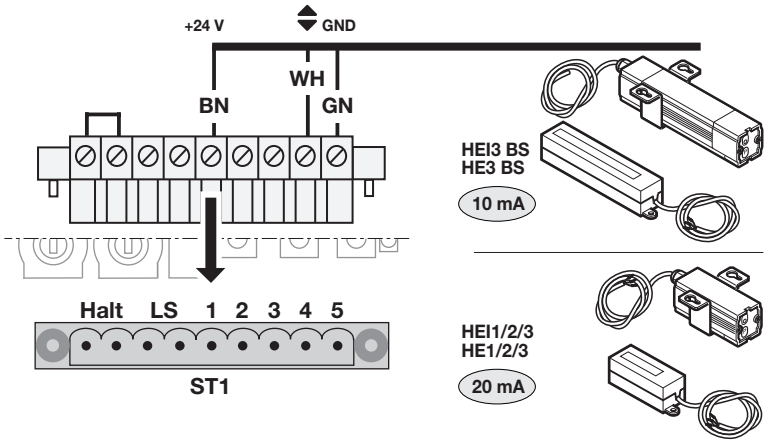
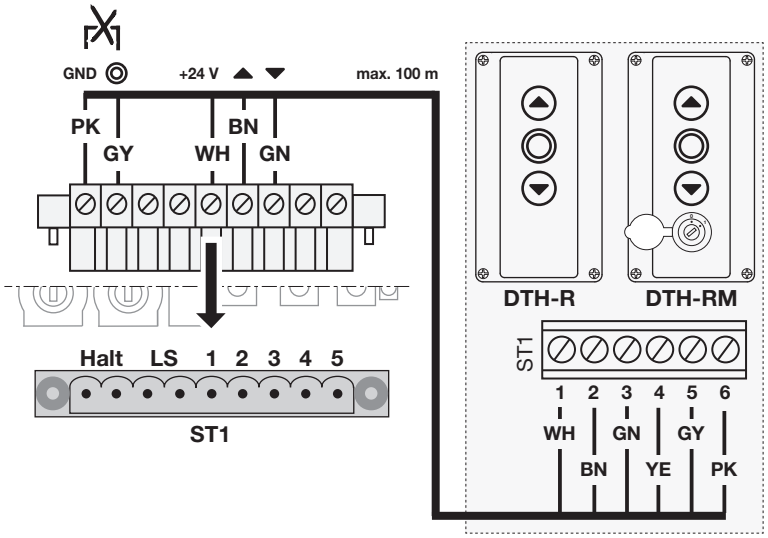


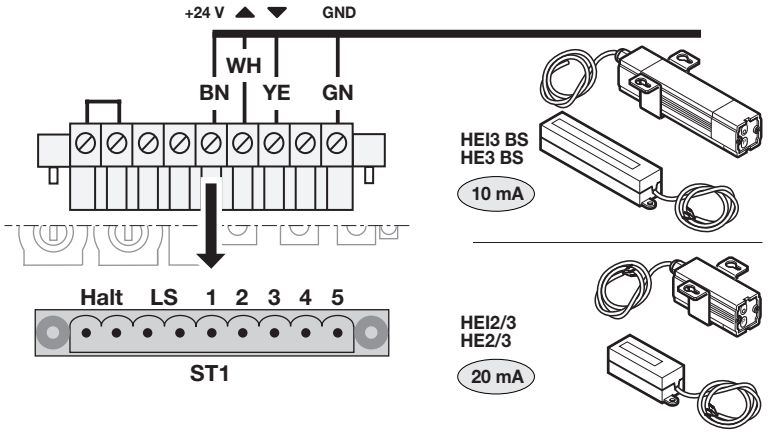
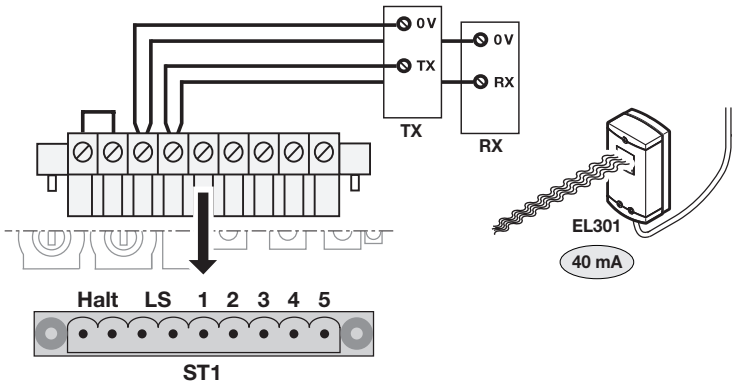
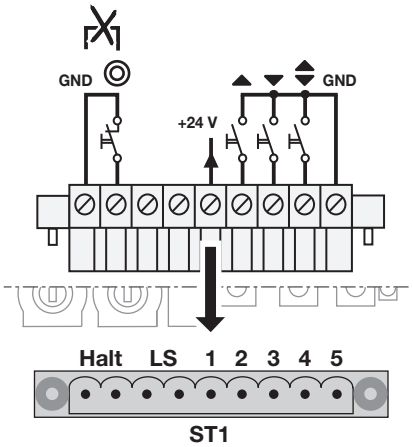
Accu	Batterie de secours HNA-300	Chap. 4.3 5.6 5.7

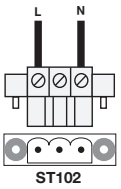
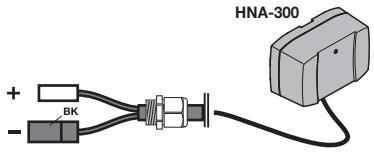
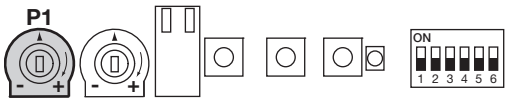
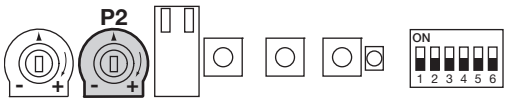
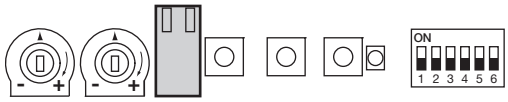
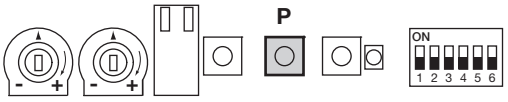
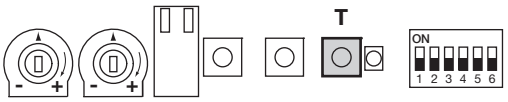
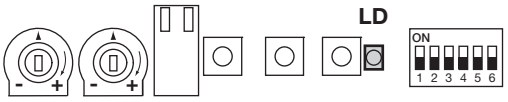


Dés.	Pos.	Raccordement / Eléments de commande		Illustration	Voir chap.
X20	**1**	**Dispositif de sécurité testé**			3.10
Douille		**EL51**	Cellule photoélectrique dans le sens *Fermé*		
X30	**2**	**Dispositif de sécurité testé** **REMARQUE :** La prise pontée **BU** doit être retirée lors du raccordement			3.10 5.2
Douille		**VL**	Cellule photoélectrique embarquée dans le sens *Fermé*		
		SKS	Sécurité de contact dans le sens *Fermé*		
X52	**3**	Eléments de commande pour **interface bus**			3.7 3.10 5.3
Douille		**HOR 1-300** **Relais d'option** pour commande de feux de signalisation / signal Position finale *Ouvert*			
		Platine d'adaptation universelle **UAP 1-300** pour fonctionnement avec bouton-poussoir **DTH** pour sélection de direction / commande à impulsion / ouverture partielle			3.9 5.5
		Récepteurs radio externes bidirectionnels			

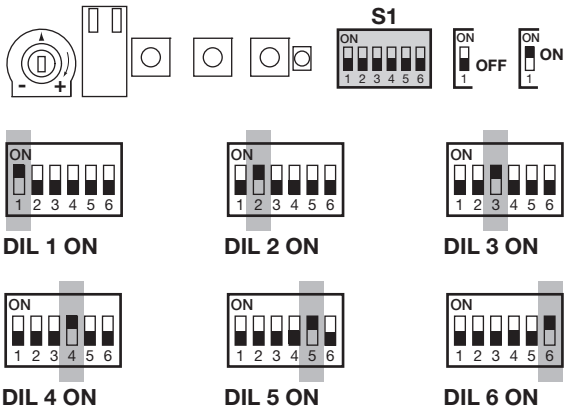
Dés.	Pos.	Raccordement / Eléments de commande	Illustration	Voir chap.
X52	**3**	Eléments de commande pour **interface bus**		3.9 5.3
Douille		Câble de raccordement à la douille **X52** de la commande externe **360** **REMARQUE :** Le connecteur en Y doit être relié à la commande intégrée à l'aide du câble de connexion court		

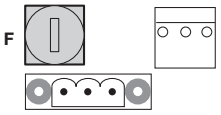
ST1	**4**	**Commande à impulsion**		
Raccord à vis à enficher		**Récepteurs radio externes**		
	1	Conducteur **BN**		
		Tension auxiliaire +24 V CC (par rapport à la borne 5 = GND)		
	4	**Canal 1**		
		Conducteur **WH**		
		Entrée *Impulsion*		
	5	Conducteur **GN**		
		GND = 0 V, potentiel de référence		
		REMARQUE : Veuillez isoler tous les autres conducteurs		
		Sélection de direction		
		Bouton-poussoir DTH R		
	Arrêt (Halt)	Conducteur **PK**		
		GND = 0 V		
		Conducteur **GY**		
		Touche **Arrêt** **REMARQUE :** Le pontage doit être retiré lors du raccordement		
	1	Conducteur **WH**		
		Tension auxiliaire +24 V CC		
	2	Conducteur **BN**		
		Touche **Ouvert**		
	3	Conducteur **GN**		
		Touche **Fermé**		

Dés.	Pos.	Raccordement / Eléments de commande		Illustration	Voir chap.
ST1	**4**	**Sélection de direction**			
Raccord à vis à enficher		**Récepteurs radio externes**			
		1	Conducteur **BN**		
			Tension auxiliaire +24 V CC (par rapport à la borne 5 = GND)		
		2	**Canal 1**		
			Conducteur **WH**		
			Entrée *Ouvert*		
		3	**Canal 2**		
			Conducteur **YE**		
			Entrée *Fermé*		
		5	Conducteur **GN**		
			GND = 0 V, potentiel de référence		
		Cellule photoélectrique à 2 fils EL 301 dans le sens *Fermé*			3.10.2
		LS	Raccordement 0 V de l'émetteur **TX**		
			Raccordement 0 V du récepteur **RX**		
			Signal de l'émetteur **TX**		
			Signal du récepteur **RX**		
		Eléments de commande externes			
		Arrêt (Halt)	GND = 0 V, potentiel de référence		
			Touche **Arrêt** **REMARQUE :** Le pontage doit être retiré lors du raccordement		
		1	Tension auxiliaire +24 V CC (par rapport à la borne 5 = GND) pour éléments de commande externes		
		2	Touche **Ouvert**		
		3	Touche **Fermé**		
		4	Touche **Commande à impulsion**		
		5	GND = 0 V, potentiel de référence		

Dés.	Pos.	Raccordement / Eléments de commande		Illustration	Voir chap.
ST 102	**5**	**Connexion secteur** 1 PH **230 V**			3.3.1
Raccord à vis à enficher		L	Raccordement de la phase		
		N	Raccordement du conducteur neutre		
ACCU	**6**	**Batterie de secours HNA-300**			4.3 5.6 5.7
Prise enfichable		**–**	Raccordement pôle –		
		+	Raccordement pôle + **REMARQUE :** En cas de raccordement d'une commande 360, l'utilisation de la batterie de secours HNA-300 est impossible.		
P1	**7**	**Limiteur d'effort** dans le sens *Ouvert*			3.11
Potentio-mètre					
P2	**8**	**Limiteur d'effort** dans le sens *Fermé*			3.11
Potentio-mètre					
	9	Interrupteur du **débrayage pour l'entretien**			4.4
Raccor-dement					
RST	**10**	**Réinitialisation de la motorisation**			3.13 3.14
Touche					
P	**11**	• Trajet de porte *Fermé* en **service homme mort** (motorisation non apprise)			3.7 3.8.2 3.8.3
Touche					
T	**12**	• Trajet de porte en **commande à impulsion** • Trajet de porte *Fermé* en **service homme mort** (motorisation non apprise)			3.5 3.6.1 3.7 3.8 3.10
Touche					
LD	**13**	Pour les états d'exploitation et le diagnostic d'erreurs			4.4
Affichage à LED					

Dés.	Pos.	Raccordement / Eléments de commande		Illustration	Voir chap.
S1	**14**	Pour la **programmation** de la commande			
Commutateurs DIL		DIL **1**			3.3
		OFF	Montage de la motorisation à droite		
		ON	Montage de la motorisation à gauche		
		DIL **2**			3.5 3.6.1 3.7
		OFF	Service homme mort		
		ON	Fonctionnement normal (action maintenue)		
		DIL **3**			3.6
		OFF	Aucune fonction		
		ON	Apprentissage de la position Arrêt SKS		
		DIL **4**			3.7
		OFF	Fonctionnement selon le mode de service		
		ON	Avertissement de démarrage / Fermeture auto.		
		DIL **5**			3.8
		OFF	Aucune fonction		
		ON	Position *Fermeture rapide*		
		DIL **6**			3.9
		OFF	Aucune fonction		
		ON	Position *Ouverture partielle*		
F	**15**	2 A/T			6.5
Fusible du circuit de commande					





REMARQUE :
La charge maximale de l'ensemble des accessoires sur l'alimentation 24 V de la motorisation ne doit pas excéder **300 mA** max.

Cher client,
Nous vous remercions d'avoir opté pour un produit de qualité de notre société.

1 A propos de ce mode d'emploi

Ces instructions sont des **instructions d'utilisation originales** au sens de la directive CE 2006/42/CE. Lisez attentivement et entièrement les présentes instructions. Elles contiennent d'importantes informations concernant ce produit. Veuillez tenir compte des remarques et en particulier respecter toutes les consignes de sécurité et de danger.

Conservez précieusement les présentes instructions et assurez-vous que tous les utilisateurs puissent les consulter à tout moment.

1.1 Documents valables

Afin de garantir une utilisation et une maintenance sûres de l'installation de porte, les documents suivants doivent être mis à la disposition de l'utilisateur final :

- Présentes instructions
- Instructions de la porte industrielle
- Carnet de contrôle ci-joint

1.2 Garantie

La garantie est soumise aux conditions généralement reconnues ou celles convenues dans le contrat de livraison. Elle ne couvre pas les dommages causés suite à une connaissance insuffisante des instructions d'utilisation ci-jointes. Nous déclinons également toute responsabilité au cas où, sans accord préalable de notre part, vous effectueriez des modifications structurelles ou procéderiez à des installations inappropriées, contraires aux directives de montage que nous avons fixées. En outre, nous ne saurions être tenus responsables en cas de fonctionnement accidentel ou impropre de la motorisation et des accessoires ou d'une maintenance incorrecte de la porte et de son système d'équilibrage.

1.3 Codes couleurs pour câbles, conducteurs et composants

Les abréviations des couleurs pour l'identification des câbles, des conducteurs et des composants sont conformes au code couleur international, selon la norme IEC 757 :

WH	**BN**	**GN**	**YE**	**GY**	**PK**	**BU**	**RD**	**BK**	**GN/YE**
Blanc	Marron	Vert	Jaune	Gris	Rose	Bleu	Rouge	Noir	Vert / jaune

1.4 Définitions utilisées

Temps de maintien en position ouverte	Temps d'attente avant la fermeture de la porte depuis la position finale *Ouvert* en cas de fermeture automatique.
Fermeture automatique	Fermeture automatique de la porte après le temps de maintien en position ouverte depuis la position finale *Ouvert*.
Commande à impulsion	A chaque pression sur une touche, la porte démarre dans le sens opposé du dernier trajet ou stoppe celui-ci (Ouvert – Arrêt – Fermé – Arrêt...).
Trajet d'apprentissage de l'effort	Trajet d'apprentissage permettant d'apprendre les efforts requis pour le déplacement de la porte.
Trajet normal	Mouvement de porte suivant les trajets et les efforts appris.
Rappel automatique de sécurité / Trajet inverse	Mouvement de la porte dans le sens opposé lors de la sollicitation du dispositif de sécurité ou du limiteur d'effort.
Cellule photoélectrique de sécurité	Elément de sécurité dans le sens Fermé. Une longue inversion a lieu lorsque la cellule photoélectrique s'enclenche.
Arrêt SKS / Limite d'inversion	Jusqu'à la limite d'inversion (SKS / VL max. 50 mm), juste avant la position finale *Fermé*, un trajet est déclenché dans le sens opposé (trajet inverse) en cas de déclenchement d'un dispositif de sécurité. En cas de dépassement de cette limite, ce comportement est supprimé afin que la porte atteigne la position finale en toute sécurité, sans interruption de trajet.
Trajet de référence	Trajet de porte jusqu'en position finale *Ouvert* permettant une nouvelle détermination de la position initiale (par exemple après une panne de courant).
Commande à action maintenue	Une pression unique sur la touche *Ouvert* ou *Fermé* permet le déplacement automatique de la porte jusqu'à la position finale correspondante. Pour stopper le trajet de porte, la touche *Arrêt* doit être enfoncée.

Service homme mort	Pour le trajet vers la position finale correspondante, la touche doit être maintenue enfoncée. Pour stopper le trajet de porte, relâchez la touche.
Avertissement de démarrage	Délai entre l'ordre de démarrage (impulsion) / après écoulement du temps de maintien en position ouverte et le début du trajet de porte.

1.5 Données techniques

Charge nominale	Voir plaque d'identification
Force de traction et de poussée max.	Voir plaque d'identification
Déverrouillage de la motorisation	Sur la motorisation au moyen d'un accouplement
Boîtier de motorisation	Aluminium / PVC
Connexion secteur	Tension nominale 230 V / 50/60 Hz, monophasée, puissance absorbée env. 0,25 kW
Veille	Env. 1 W
Fusible de puissance recommandé pour la connexion secteur	6 A
Raccordement pour accessoires	24 V CC, somme des intensités max. 300 mA
Commande	Commande par microprocesseur, programmable à l'aide de 6 commutateurs DIL, tension de commande 24 V CC
Classe / indice de protection	Classe de protection I / IP 65 (fiche Euro mâle IP 44)
Longueur max. du câble, éléments de commande à motorisation	Général 30 m / bouton-poussoir DTH 100 m
Raccords à vis	Bornes à fiche / à vis pour max. 2,5 mm²
Nombre de cycles	10 cycles/h
Plage de température	De – 20 °C à +6 0 °C
Coupure en position finale	Electronique
Limiteur d'effort	Limitation d'effort pour les deux sens de déplacement, à auto-apprentissage et auto-contrôle
Temps de maintien en position ouverte avant la fermeture automatique	Réglable de 30 à 90 s (cellule photoélectrique exigée lorsque aucune cellule photoélectrique embarquée VL n'est raccordée)
Moteur	Moteur à courant continu 24 V CC avec engrenage à vis sans fin
Télécommande sans fil	En option : récepteur externe, émetteur

1.6 Extrait de la déclaration d'incorporation

(suivant la directive sur les machines 2006/42/CE pour le montage d'une machine incomplète, conformément à l'annexe II, partie 1 B.)

Le produit décrit au dos est développé, construit et fabriqué en conformité avec les directives suivantes :

- Directive CE Machines 2006/42/CE
- Règlement (UE) no 305/2011
- Directive EC 2011/65/EU (RoHS)
- Directive CE Basse tension 2006/95/CE
- Directive CE Compatibilité électromagnétique 2004/108/CE

Normes et spécifications apparentées et connexes :

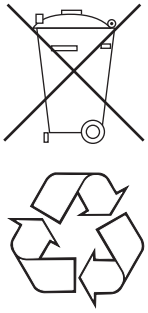
- EN ISO 13849-1, PL « c », cat. 2
  Sécurité des machines – Parties des systèmes de commande relatives à la sécurité – Partie 1 : principes généraux de conception
- EN 60335-1/2, si applicable
  Sécurité des appareils électriques / Motorisations de porte industrielle
- EN 61000-6-3
  Compatibilité électromagnétique – Emissions parasites
- EN 61000-6-2
  Compatibilité électromagnétique – Résistance aux parasitages

Les machines incomplètes au sens de la directive 2006/42/CE sont uniquement destinées à être intégrées à d'autres machines, machines incomplètes ou installations, ou à être assemblées avec celles-ci afin de former une machine au sens de la directive susmentionnée.

C'est pourquoi ce produit ne doit être mis en service que lorsque le respect des dispositions de la directive CE mentionnée plus haut par la machine / installation entière et par le produit dans laquelle il est intégré a été constaté.

Toute modification du produit non approuvée par le fabricant annule la validité de la présente déclaration.

1.7 Démontage / Elimination

REMARQUE : Lors du démontage, respectez toutes les prescriptions en matière de sécurité sur le lieu de travail. Faites démonter et éliminer la commande par un spécialiste selon la notice dans l'ordre inverse des étapes de montage. Les appareils électriques et électroniques de même que les piles ne doivent pas être jetés dans les ordures ménagères, mais doivent être remis aux points de collecte prévus à cet effet.	

2 ⚠ Consignes de sécurité

Dans le cadre d'une utilisation conforme aux instructions, la commande est parfaitement fiable. En cas d'utilisation non conforme ou contraire aux instructions, elle peut présenter certains dangers. Nous attirons expressément l'attention des utilisateurs quant aux consignes de sécurité dans chaque chapitre.

2.1 Utilisation appropriée

Cette commande doit exclusivement être utilisée en combinaison avec une motorisation sur l'arbre WA 300 S4 pour l'entraînement de portes sectionnelles avec système d'équilibrage ou équilibrage par ressort complet. Toute autre utilisation de cette commande doit faire l'objet d'une consultation préalable avec le fabricant.

L'utilisation conforme implique également le respect de toutes les remarques concernant la mise en danger corporelle ou matérielle contenues dans ces instructions de service ainsi que l'observation des normes et prescriptions de sécurité de chaque pays et du justificatif de contrôle.

Lisez et suivez également la notice de montage, d'utilisation et de maintenance et de la porte.

2.2 Sécurité des personnes

Lors de toute manipulation de la commande, la sécurité des personnes concernées est une priorité absolue.

Toutes les consignes de sécurité contenues dans les différents chapitres sont ici récapitulées. Chaque personne en contact avec la commande doit connaître ce récapitulatif. Vérifiez la prise de connaissance des consignes par ces personnes en les faisant signer.

Nous attirons l'attention sur les moments à risque à chaque début de chapitre. Si nécessaire, un passage impliquant un danger est à nouveau signalisé en tant que tel.

2.3 Consignes de sécurité utilisées

⚠ Ce symbole général d'avertissement désigne un danger susceptible de causer des **blessures** ou la **mort**. Dans la partie texte, le symbole général d'avertissement est utilisé en association avec les degrés de danger décrits ci-dessous. Dans la partie illustrée, une indication supplémentaire renvoie aux explications du texte.
⚠ DANGER
Désigne un danger provoquant immanquablement la mort ou des blessures graves.
⚠ AVERTISSEMENT
Désigne un danger susceptible de provoquer la mort ou des blessures graves.
⚠ PRECAUTION
Désigne un danger susceptible de provoquer des blessures légères à moyennes.
ATTENTION
Désigne un danger susceptible d'**endommager** ou de **détruire le produit**.

2.4 Consignes de sécurité

ATTENTION :

CONSIGNES DE SECURITE IMPORTANTES.

POUR LA SECURITE DES PERSONNES, IL EST IMPORTANT DE SUIVRE LES PRESENTES CONSIGNES. CES CONSIGNES DOIVENT ETRE CONSERVEES.

2.4.1 Consignes de sécurité concernant la mise en service

	⚠ DANGER
	Tension secteur
Risque de décharge électrique mortelle ▶ Voir avertissement au chapitre 3.1	

⚠ AVERTISSEMENT

Risque de blessure dû à des mouvements de porte incontrôlés

▶ Voir avertissement au chapitre 3 / 3.5 / 2.5

Risque de blessure dû à des dispositifs de sécurité défectueux

▶ Voir avertissement au chapitre 3.6.3

Risque de blessure dû à un limiteur d'effort mal réglé

▶ Voir avertissement au chapitre 3.11

2.4.2 Consignes de sécurité concernant la commande

⚠ AVERTISSEMENT

Risque de blessure dû à des mouvements de porte incontrôlés

▶ Voir avertissement au chapitre 4.2

Risque de blessure dû à un trajet de porte inattendu

▶ Voir avertissement au chapitre 4.3

2.4.3 Consignes de sécurité concernant la pose d'accessoires et d'extensions

⚠ DANGER

Tension secteur

Risque de décharge électrique mortelle

▶ Voir avertissement au chapitre 5.1

⚠ AVERTISSEMENT

Risque de blessure dû à un trajet de porte inattendu

▶ Voir avertissement au chapitre 5.6

2.4.4 Consignes de sécurité concernant la maintenance / l'entretien

⚠ DANGER

Tension secteur

Risque de décharge électrique mortelle

▶ Voir avertissement au chapitre 6.3

⚠ AVERTISSEMENT

Tension secteur et risque de blessure

▶ Voir avertissement au chapitre 6.1

3 Mise en service

⚠ AVERTISSEMENT

Risque de blessure dû à un mouvement de porte incontrôlé

Lors de la mise en service de la commande, il est possible que la porte se mette en mouvement et coince des personnes ou des objets.

- ▶ Assurez-vous qu'aucune personne et qu'aucun objet ne se trouve dans la zone à risque de la porte.
- ▶ Ne vous placez jamais sous une porte ouverte.

3.1 Généralités

⚠ DANGER

Tension secteur

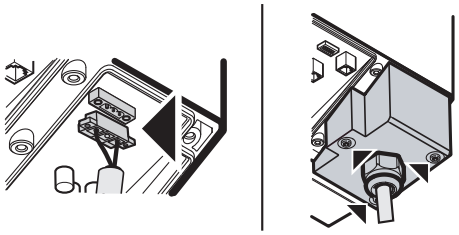
Tout contact avec la tension secteur peut entraîner une décharge électrique mortelle.

- Le raccordement ne doit être effectué que par un personnel formé et autorisé conformément aux prescriptions électriques locales / nationales en vigueur.
- La commande est destinée à être raccordée au réseau basse tension public.
- La longueur maximale du câble pour le raccordement d'appareils de commande à la commande s'élève à 30 m pour une section de câble minimale de 1,5 mm² (100 m pour 6 × 0,25 mm² pour le bouton-poussoir DTH).

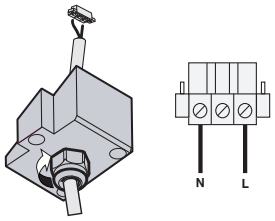
- ▶ Avant le raccordement électrique, assurez-vous que la plage de tension secteur admise pour la commande correspond à la tension secteur locale.
- ▶ En cas de connexion secteur locale de la commande, prévoyez un sectionneur de réseau multipolaire avec un fusible de puissance correspondant.
- ▶ Insérez toujours les câbles de connexion électriques par le bas dans le boîtier de commande.
- ▶ Posez les câbles de commande de la motorisation dans un système d'installation séparé des autres câbles d'alimentation sous tension secteur. Vous éviterez ainsi tout dysfonctionnement.
- ▶ Assurez-vous de l'absence de défauts d'isolation et de ruptures des câbles conducteurs de tension dans le cadre de chaque contrôle de porte. En cas de défaut, coupez immédiatement la tension et remplacez le câble défectueux.

3.1.1 Connexion secteur

- Enfichez la fiche de raccordement dans la douille de la platine, puis fixez-la avec précaution à l'aide des vis (tournevis plat 3 mm).
- Le conducteur de protection PE ne doit pas être raccordé.
- Vissez le cache sur le boîtier à l'aide des vis (3 ×) fournies (Torx T20).



- Pour les exécutions spéciales (par exemple raccordement fixe), procédez comme suit :
  - Insérez le câble de raccordement légèrement dénudé dans le cache au travers du passe-câble à vis sur environ 150 mm de longueur.
  - Raccordez la fiche de raccordement selon les prescriptions.
  - Serrez le passe-câble à vis de manière appropriée.



REMARQUES :

La fiche (indice de protection IP 44) du câble de connexion secteur constitue un dispositif de coupure secteur multipolaire. Afin de couper l'appareil du secteur en cas de besoin, la prise de courant pour cette fiche doit être facilement accessible et située hors de portée des enfants à une hauteur accessible (entre 1,5 m et 1,9 m).
Si cette condition ne peut être remplie, le câble d'alimentation pour cette prise de courant doit être doté d'un sectionneur multipolaire verrouillable devant satisfaire aux critères mentionnés ci-dessus.

Connexion secteur fixe

En cas de raccordement fixe, il convient de prévoir un sectionneur multipolaire verrouillable facilement accessible et situé hors de portée des enfants à une hauteur accessible (entre 1,5 m et 1,9 m) permettant de couper l'appareil du secteur en cas de besoin.

Câble de connexion secteur

En cas de remplacement du câble de connexion secteur pour cause d'endommagement ou autre, une pièce détachée équivalente doit être installée par un personnel formé et autorisé conformément aux prescriptions électriques locales / nationales.

3.1.2 Raccordement par sectionneur multipolaire

A l'aide du sectionneur multipolaire (à 4 pôles), il est également possible d'interrompre le circuit d'arrêt de la motorisation, de sorte à empêcher tout trajet de porte inattendu, même en cas de fonctionnement avec la batterie de secours **HNA-300**.

▶ **Boîtier de motorisation**
Après avoir retiré le pontage, procédez au câblage du circuit d'arrêt (**C**, H05VV5-F2x1) sur la borne **Arrêt** de la fiche ST1.

- Procédez au câblage de l'alimentation en tension secteur de la motorisation (**B**, H05VV5-F3G1,5) sur la fiche **ST102**, puis vissez la fiche à fond.
(Isolez le conducteur de protection et ne le raccordez pas.)

▶ **Sectionneur multipolaire**

a. Raccordez le câble de connexion secteur (**A**) et l'alimentation en tension secteur de la motorisation (**B**) au sectionneur multipolaire.
b. Raccordez le câble du circuit d'arrêt (**C**) au sectionneur multipolaire.

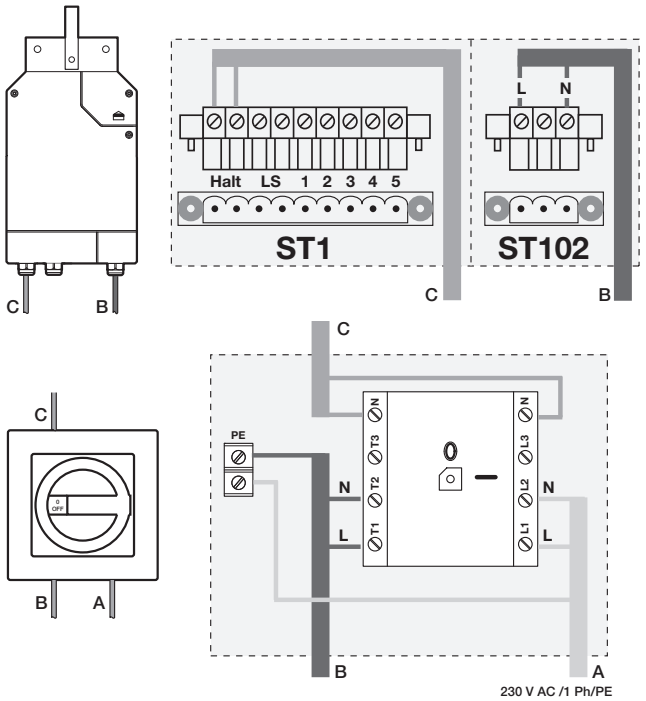
- Prévoyez un fusible de puissance de **6 A** (conformément aux prescriptions locales / nationales).

REMARQUE :

Jusqu'au raccordement, les conducteurs des câbles de la tension secteur doivent être munis d'une isolation supplémentaire (par ex. gaine de protection).

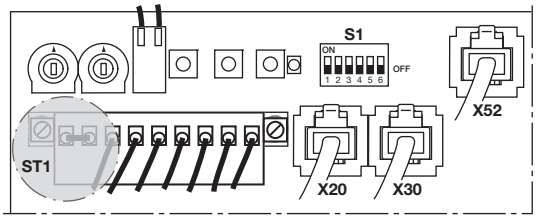
REMARQUE :

En cas de raccordement d'une commande 360, l'utilisation de la batterie de secours HNA-300 est impossible.



3.2 Préparations

- Sur la commande, vérifiez de nouveau les points suivants :
  – Raccordement électrique conforme des accessoires sur **X20**, **X30** et **X52**
  – Bornier du circuit d'arrêt dans la fiche **ST1**, si aucun autre accessoire n'y a été raccordé
  – Tous les commutateurs DIL **S1** sont positionnés sur **OFF** selon leur réglage d'usine
- Vérifiez le fusible de puissance de la prise de courant Euro conformément aux prescriptions locales / nationales.
- Assurez-vous que le montage mécanique de la motorisation est correct.
- Assurez-vous que la fixation de la façade de boîtier de la connexion secteur est conforme.



⚠ ATTENTION

Déverrouillage

La zone de mouvement de la porte constitue un risque de blessure et d'endommagement.

- ▶ Le déverrouillage ne doit être effectué que par un personnel spécialisé et lorsque la porte est **fermée**. Dans d'autres cas, la porte doit être protégée contre toute chute.
- ▶ Ne vous placez jamais sous une porte ouverte.

- **Déverrouillage de la porte**

1. **Soit**
   a. Débrayage pour l'entretien
   Desserrez la vis (Torx T20) de la trappe d'accès **[1a]**.
   b. Retirez la trappe **[1b]**.
   c. Pour le retrait provisoire de la trappe, insérez au besoin la tige étoilée dans le canal de vissage du boîtier **[1c]**.
   d. Ouvrez le débrayage pour l'entretien à l'aide d'une clé de 19 (deux tours complets) **[1d]**.
   Soit
   Déverrouillage sécurisé
   Desserrez la vis de fixation (clé de 13) de la poignée. Actionnez le déverrouillage sécurisé **[1e]**.

- **Ouverture de la porte**

2. Déplacez la porte manuellement jusqu'à env. 1000 mm de hauteur **[2]**.

- **Verrouillage de la porte**

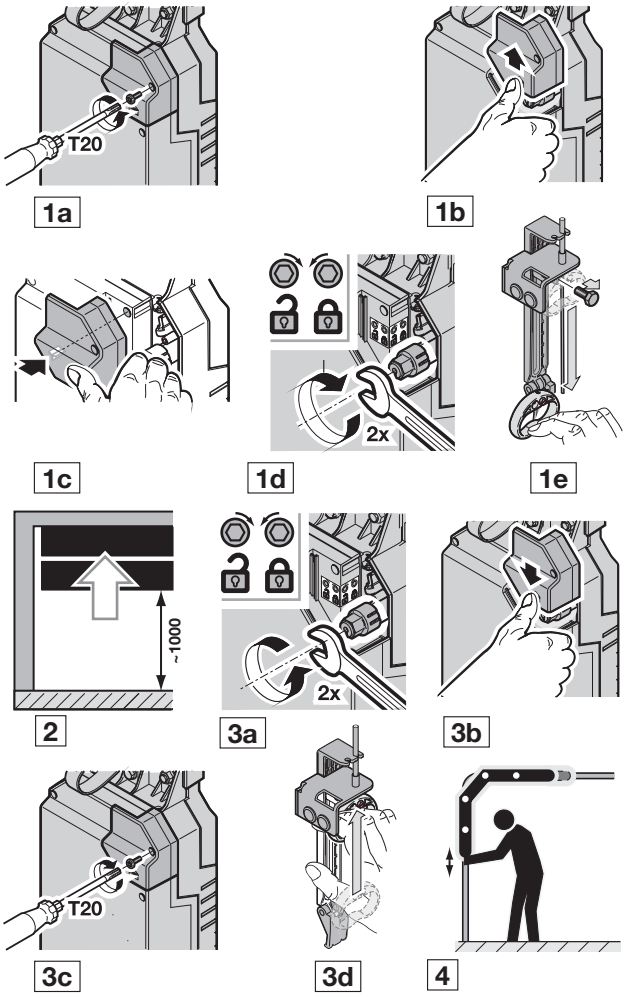
3. **Soit**
   a. Verrouillez le débrayage pour l'entretien à l'aide d'une clé (deux tours complets) **[3a]**.
   b. Eventuellement, retirez la trappe du boîtier.
   c. Remontez la trappe d'accès **[3b]**.
   d. Fixez la trappe d'accès à l'aide de la vis **[3c]**.
   Soit
   e. Actionnez le déverrouillage sécurisé **[3d]**.
   Revissez la poignée du déverrouillage sécurisé.

- **Enclenchement de l'embrayage**

4. Assurez-vous que l'embrayage s'est enclenché (bref mouvement de la porte dans les deux sens **[4]**).

- **Vérification**

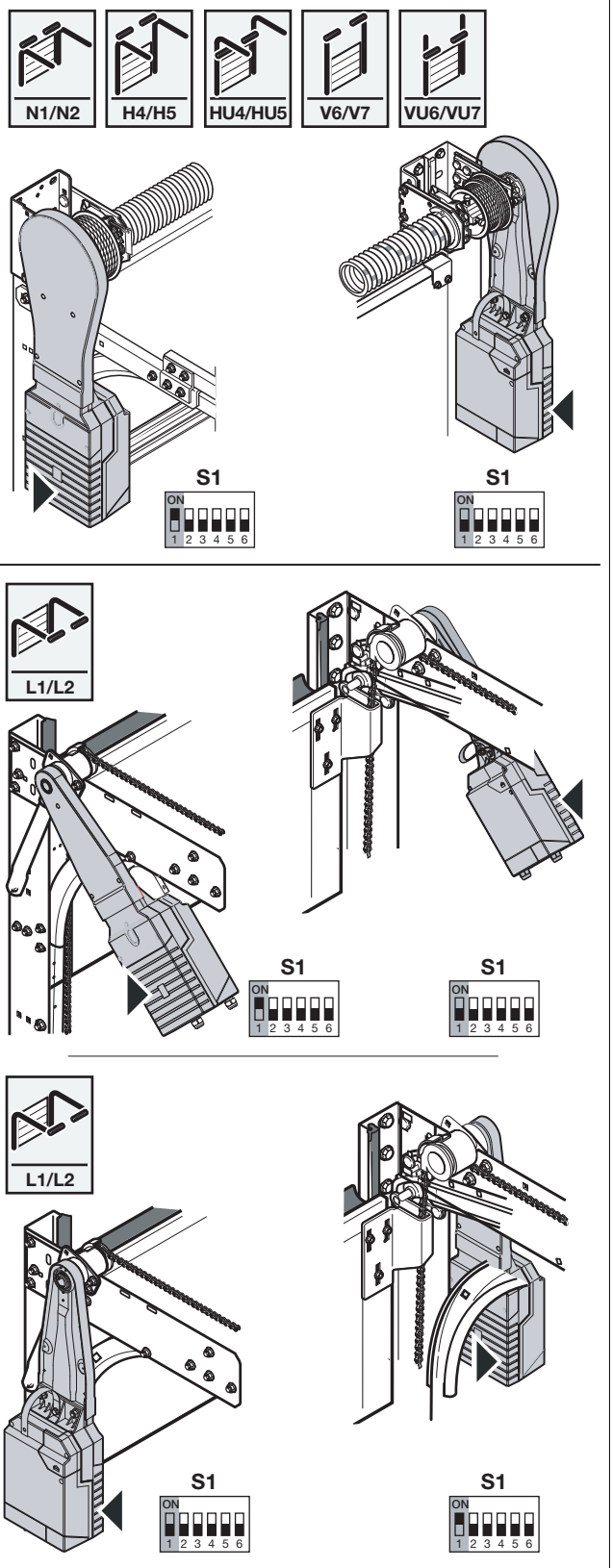
5. Vérifiez l'équilibrage par ressort conformément aux « Instructions de montage, de service et de maintenance » mécaniques de la porte.



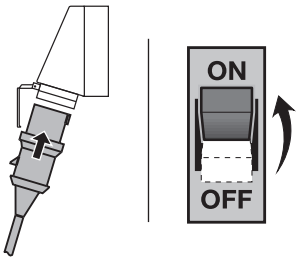
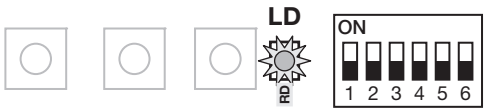
3.3 Réglage du type de montage

- Dans la mesure où le sens de rotation de la motorisation, et ainsi le mouvement de porte, diffère en fonction des différents **types de montage**, le type de montage doit être paramétré **avant** de procéder à l'apprentissage de la commande.

1. Dévissez (éventuellement) la façade du boîtier.
2. En positionnant le commutateur DIL **1** sur **ON / OFF**, paramétrez le type de montage correspondant. Veillez principalement à la position du coffret de base en aluminium (voir flèches).



3.4 Mise en marche

• Etablissez l'alimentation en courant.	
• Affichage d'état de la commande : a. Commande non apprise (après réinitialisation) : la LED rouge LD clignote lentement. b. Mode de service homme mort (tous les commutateurs DIL sur **OFF**) : la LED rouge LD clignote rapidement. c. Commande apprise : la LED rouge LD est allumée continuellement. Elle s'éteint pendant la durée d'actionnement des touches.	

3.5 Service homme mort en cas de commande non apprise

A l'état non appris ou après une réinitialisation de la motorisation (voir chap. 3.13, la LED rouge **LD** clignote lentement), le déplacement de la porte en service homme mort est **uniquement** possible par le biais des touches internes **P / T** (les dispositifs de sécurité sont inactifs).

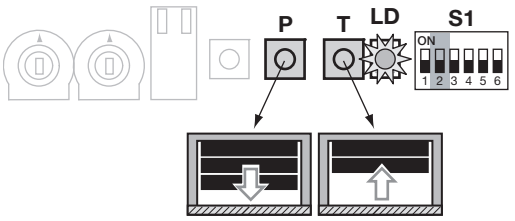
- ▶ Commutateur DIL **2** sur **OFF**
  - – Touche **P** = *Fermé*
  - – Touche **T** = *Ouvert*

⚠ AVERTISSEMENT

Risque de blessure dû à un mouvement de porte incontrôlé. Aucun dispositif de sécurité actif.

En service homme mort, les dispositifs de sécurité sont coupés.

- ▶ Assurez-vous qu'aucune personne et qu'aucun objet ne se trouve dans la zone à risque de la porte.
- ▶ Ne vous placez jamais sous une porte ouverte.
- ▶ Dans la mesure où aucune coupure en position finale n'a lieu, la porte peut se déplacer au-delà de sa position finale.



3.6 Apprentissage de la commande à action maintenue / des fins de course

⚠ AVERTISSEMENT

Risque de blessure dû à un mouvement de porte incontrôlé

Lors de la programmation de la commande, il est possible que la porte se mette en mouvement et coince des personnes ou des objets.

- ▶ Assurez-vous qu'aucune personne et qu'aucun objet ne se trouve dans la zone à risque de la porte.
- ▶ Ne vous placez jamais sous une porte ouverte.

De manière générale :

La motorisation peut uniquement être apprise à partir de l'état non appris ou après une réinitialisation de celle-ci (voir chap. 3.13). La LED **LD** clignote lentement.
Le type de montage doit avoir été déterminé conformément au chap. 3.3.
Avant tout apprentissage, les commutateurs DIL **2 à 6 (S1)** doivent être positionnés sur **0**.

Dispositifs de sécurité :

Lors de l'apprentissage, tous les dispositifs de sécurité raccordés et opérationnels (par exemple SKS / LS) sont détectés et mémorisés. Ce faisant, des modifications ne peuvent être apportées que par le biais d'une réinitialisation de la motorisation (voir chap. 3.13), suivie d'un nouvel apprentissage (voir chap. 3.6).

- **SKS**
  - Avec une sécurité de contact **SKS** raccordée, la porte se déplace en action maintenue dans le sens *Ouvert* et à vitesse rapide dans le sens *Fermé.*
  - Sans sécurité de contact **SKS** raccordée, la porte se déplace en action maintenue dans le sens *Ouvert* et à vitesse lente dans le sens *Fermé.*

Remarque :

Les modifications ultérieures des dispositifs de sécurité (par exemple raccordement, démontage, etc.) effectuées après l'apprentissage nécessitent de nouveaux trajets d'apprentissage (chap. 3.14) ou une réinitialisation de la motorisation (chap. 3.13).

3.6.1 Apprentissage des trajets d'apprentissage de positions finales / de l'effort

Commutateur DIL 2 (S1) sur **ON** = fonctionnement normal (action maintenue) **[1a, 1b]**.

1. Appuyez 1 × sur la touche **T** de la platine **[2]**.
2. La porte se déplace lentement contre la butée finale jusqu'à la position finale *Ouvert* **[3]**.

REMARQUE :

Si la porte ne se déplace pas vers la position finale *Ouvert*, le moteur d'entraînement tourne dans le mauvais sens et le type de montage doit être vérifié / modifié (voir chap. 3.3), puis la motorisation réinitialisée faire l'objet d'un nouvel apprentissage (voir chap. 3.13).

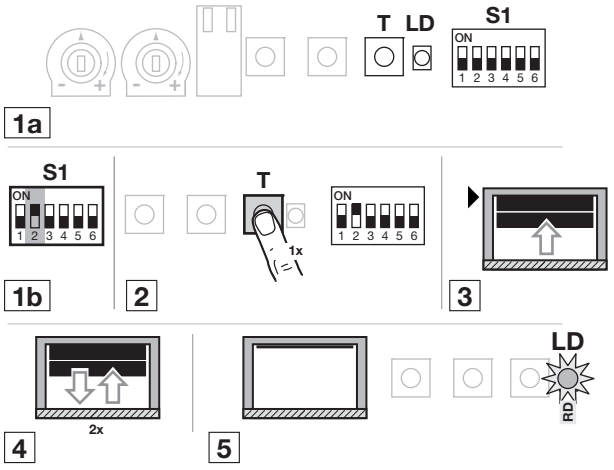
3. Deux trajets d'apprentissage de l'effort et de course sont automatiquement exécutés. Durant ces trajets, la LED rouge **LD** clignote lentement **[4]**.
4. Une fois les trajets d'apprentissage exécutés, la porte s'immobilise en position finale *Ouvert*. La LED rouge **LD** s'allume de façon continue **[5]**.
   La motorisation est apprise et la porte se déplace généralement rapidement en position finale *Ouvert* (Restrictions du trajet rapide, voir chap. 3.6.2).

   Le commutateur DIL 2 reste sur ON.
5. Réglez la position *Arrêt SKS / VL* (voir chap. 3.6.2).

REMARQUES :

Si le commutateur DIL **3** est positionné sur **ON** durant le trajet d'apprentissage, le premier trajet de fermeture est automatiquement un trajet d'apprentissage pour la limite d'inversion (voir également chap. 3.14).

Le processus d'apprentissage peut être interrompu à tout moment en appuyant sur la touche **T** ou par une impulsion des éléments de commande raccordés à la fiche **ST1**.



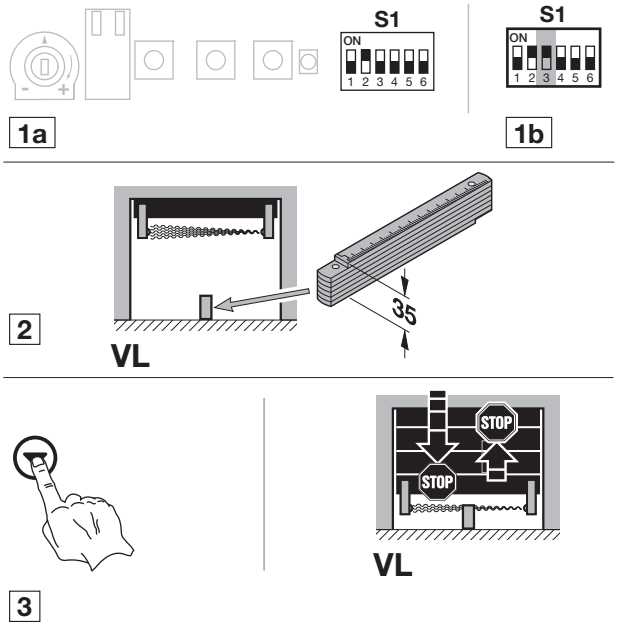
3.6.2 Réglage de la position Arrêt SKS / VL / Limite d'inversion

La position Arrêt SKS / VL désactive la sécurité de contact **SKS** / cellule photoélectrique embarquée **VL** juste avant que la porte n'atteigne la position finale *Fermé*, afin d'éviter toute réaction erronée telle qu'une réversion involontaire (limite d'inversion).

- La position de la **SKS** est automatiquement déterminée.
- La position de la **VL** doit être paramétrée :

1. Le commutateur DIL **3** doit être positionné sur **OFF**. Puis, positionnez le commutateur DIL **3** sur **ON** = apprentissage de l'arrêt SKS **[1a / 1b]**.
2. Pour la **VL**, utilisez un mètre pliant debout (35 mm) en tant que support d'apprentissage **[2]** au milieu de la largeur de porte.
3. Fermez la porte à l'aide de la touche **Fermé**. Une fois la porte immobilisée par la VL, elle se déplace en sens inverse et s'arrête en affichant le message d'erreur 3. La position *Arrêt SKS / VL* est apprise **[3]**.
   Le commutateur DIL **3** reste sur **ON**.
4. L'ordre de commande suivant émis à l'aide de la touche **Impulsion** déplace la porte en position finale *Ouvert*, tandis que les ordres de commande émis à l'aide des touches de direction sont exécutés dans le sens de déplacement correspondant.
5. Vérifiez la position *Arrêt SKS / VL* (voir chap. 3.6.3).

REMARQUE :
Si la limite d'inversion apprise est trop élevée, une valeur maximale programmée en usine est automatiquement réglée.
Le message d'erreur 3 n'est pas émis.



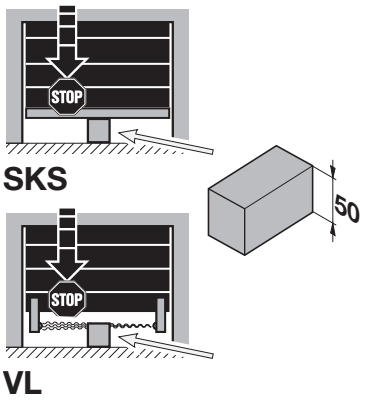
3.6.3 Vérification de la position Arrêt SKS / VL

REMARQUE :
Cette inspection doit impérativement être effectuée !

Avant désactivation par l'arrêt SKS / VL, le dispositif de sécurité doit détecter un testeur et interrompre le trajet de porte dans le sens de la position finale *Fermé*.

- ▶ Testeur : cale en bois de min. 40 mm / max. 50 mm de hauteur.
  Déclenchez un trajet de porte en position finale *Fermé*. Si le testeur n'est pas détecté (la porte continue son trajet et entre en contact avec l'obstacle), procédez comme suit :

1. **SKS :** procédez à un nouvel apprentissage de la commande (voir chap. 3.6).
2. **VL :** procédez à un nouvel apprentissage de la position *Arrêt SKS / VL* (voir chap. 3.6.2). Pour cela, positionnez d'abord le commutateur DIL **3** sur **OFF**.
3. Vérifiez de nouveau la position *Arrêt SKS / VL*.



⚠ AVERTISSEMENT

Risque de blessure dû à des dispositifs de sécurité défectueux
En cas de dysfonctionnement, des dispositifs de sécurité en panne peuvent provoquer des blessures.
- ▶ Le responsable de la mise en service doit contrôler la / les fonction(s) du / des dispositif(s) de sécurité.

L'installation n'est opérationnelle qu'après avoir effectué les essais de fonctionnement.

3.6.4 Restrictions du trajet rapide

Fonctionnement avec batterie

La fonction Trajet rapide n'est pas exécutée lors du fonctionnement avec la batterie de secours.

Nombre de trajets rapides :

Au quatrième ordre de démarrage passé en l'espace de 180 s, le trajet de porte est exécuté en vitesse lente. Ce trajet de porte est suivi d'un temps de blocage des trajets rapides de 90 s. Tout ordre de démarrage au cours de cette période réinitialise le temps de blocage.

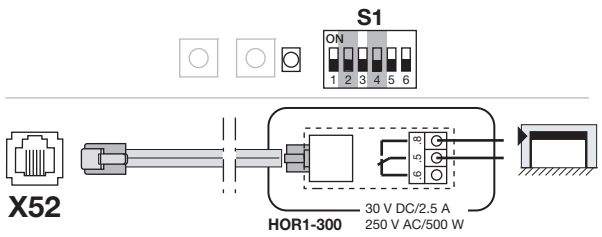
REMARQUE :

Après un ordre de démarrage, la motorisation doit fonctionner durant au moins 5 s, afin que le processus puisse être analysé par la commande.

3.7 Types de services homme mort en cas de commande apprise

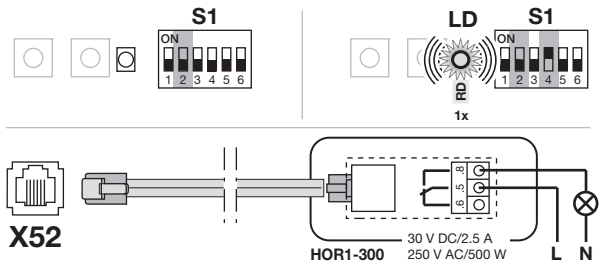
▶ **Service homme mort** dans les deux sens
- – Positionnez le commutateur DIL **2** sur **OFF**
- – Positionnez le commutateur DIL **4** sur **OFF**

Le relais d'option **HOR1-300** raccordé à **X52** (et relais **3** sur l'**UAP1-300**) signale la position finale *Ouvert*.



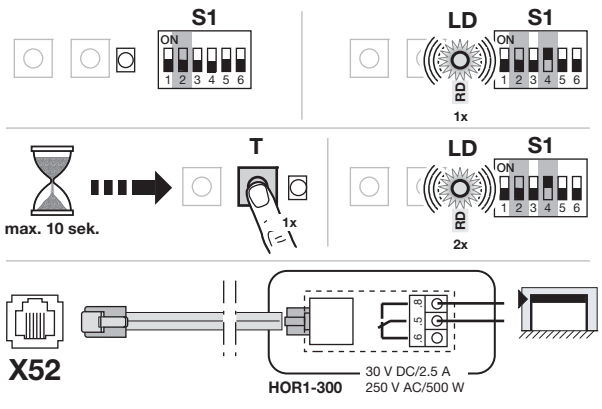
▶ **Service homme mort** dans les deux sens avec avertissement de démarrage dans les deux sens
- **a.** Commutateur DIL **2** sur **OFF**
- **b.** Commutateur DIL **4** sur **ON**. La LED rouge **LD** clignote respectivement **1 ×** pendant 10 s à titre de confirmation.
- **c.** Le commutateur DIL **4** doit rester sur **ON**.

Le relais d'option **HOR1-300** raccordé à **X52** (et relais **3** sur l'**UAP1-300**) commute une lampe d'avertissement raccordée durant le temps d'avertissement ainsi que pendant chaque trajet de porte et dans chaque position intermédiaire. Le relais est éteint en positions finales.



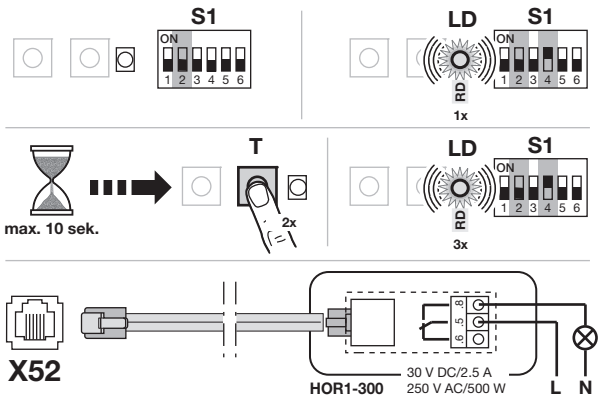
▶ **Service homme mort** dans le sens *Fermé*, **action maintenue** dans le sens *Ouvert* sans avertissement de démarrage
- **a.** Commutateur DIL **2** sur **OFF**
- **b.** Commutateur DIL **4** sur **ON**. La LED rouge **LD** clignote **1 ×**.
- **c.** Dans les 10 s suivantes, appuyez ensuite **1 ×** sur la touche **T**.
  La LED rouge **LD** clignote respectivement **2 ×** pendant 10 s à titre de confirmation.
- **d.** Le commutateur DIL **4** doit rester sur **ON**.

Le relais d'option **HOR1-300** raccordé à **X52** (et relais **3** sur l'**UAP1-300**) signale la position finale *Ouvert*.



- **Service homme mort** dans le sens *Fermé*, **action maintenue** dans le sens *Ouvert* avec avertissement de démarrage dans les deux sens
  - **a.** Commutateur DIL **2** sur **OFF**
  - **b.** Commutateur DIL **4** sur **ON**. La LED rouge **LD** clignote **1 ×**.
  - **c.** Dans les 10 s suivantes, appuyez ensuite **2 ×** sur la touche **T**.
    La LED rouge **LD** clignote respectivement **3 ×** pendant 10 s à titre de confirmation.
  - **d.** Le commutateur DIL **4** doit rester sur **ON**.

Le relais d'option **HOR1-300** raccordé à **X52** (et relais **3** sur l'**UAP1-300**) commute une lampe d'avertissement raccordée durant le temps d'avertissement ainsi que pendant chaque trajet de porte et dans chaque position intermédiaire. Le relais est éteint en positions finales.



REMARQUE :
Un repositionnement du commutateur DIL **4** sur **OFF**, permet de revenir à l'option « Service homme mort dans les deux sens ». La porte peut être déplacée en service homme mort à l'aide des touches **Ouvert / Fermé** raccordées à **ST1** et de la touche de boîtier.

En cas d'actionnement avant le trajet d'une **SKS** apprise et raccordée à **X30**, la porte ne peut être déplacée qu'avec un second ordre dans le sens *Fermé*.
En cas d'actionnement pendant le trajet d'une **SKS** apprise et raccordée à **X30** , la motorisation se coupe.

3.8 Position Trajet rapide Fermé

En cas de fonctionnement avec une sécurité de contact SKS / VL, la porte effectue **généralement** un trajet rapide dans le sens *Fermé*. En cas de fonctionnement sans SKS, la position de commutation « Trajet rapide dans le sens Fermé / Trajet lent » peut être programmée conformément à la norme EN 12453 à la hauteur autorisée de 2500 mm.

1. A l'aide de la touche **Ouvert / Fermé** ou **Impulsion**, amenez la porte dans la position de commutation souhaitée (2500 mm au-dessus du sol fini) **[1]**.
2. Commutateur DIL **5** sur **ON** = position Trajet rapide **[2a / 2b]**.
3. Appuyez **1 ×** sur la touche **T** de la platine. La porte se déplace en position finale *Ouvert* **[3a / 3b]**.
4. Un trajet d'apprentissage de l'effort dans le sens *Fermé* est automatiquement exécuté **[4]**.
5. Un trajet rapide de la porte en position finale *Ouvert* a lieu (Restrictions du trajet rapide, voir chap. 3.8.1) **[5]**. Le commutateur DIL **5** reste sur **ON**.

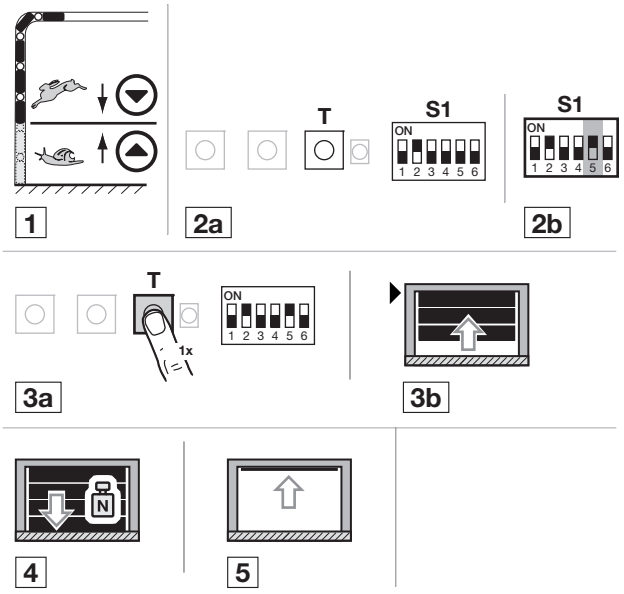
REMARQUES :

Efforts admis

Si la fonction Trajet rapide *Fermé* est de nouveau désactivée (commutateur DIL **5** sur **OFF**), appuyez **1 ×** sur la touche **T** de la platine. Un trajet d'apprentissage a lieu.

En cas de réglage d'une hauteur inférieure à 2500 mm (hors du domaine d'application de la norme EN 12453), assurez-vous que les efforts admis ne sont pas dépassés au moyen d'un dispositif de mesure des efforts adapté.

Les dispositions nationales respectives doivent être respectées !



3.8.1 Restrictions du trajet rapide

Fonctionnement avec batterie

La fonction Trajet rapide n'est pas exécutée lors du fonctionnement avec la batterie de secours.

Nombre de trajets rapides :

Au quatrième ordre de démarrage passé en l'espace de 180 s, le trajet de porte est exécuté en vitesse lente. Ce trajet de porte est suivi d'un temps de blocage des trajets rapides de 90 s. Tout ordre de démarrage au cours de cette période réinitialise le temps de blocage.

REMARQUE :

Après un ordre de démarrage, la motorisation doit fonctionner durant au moins 5 s, afin que le processus puisse être analysé par la commande.

3.9 Position Ouverture partielle (½-Ouvert)

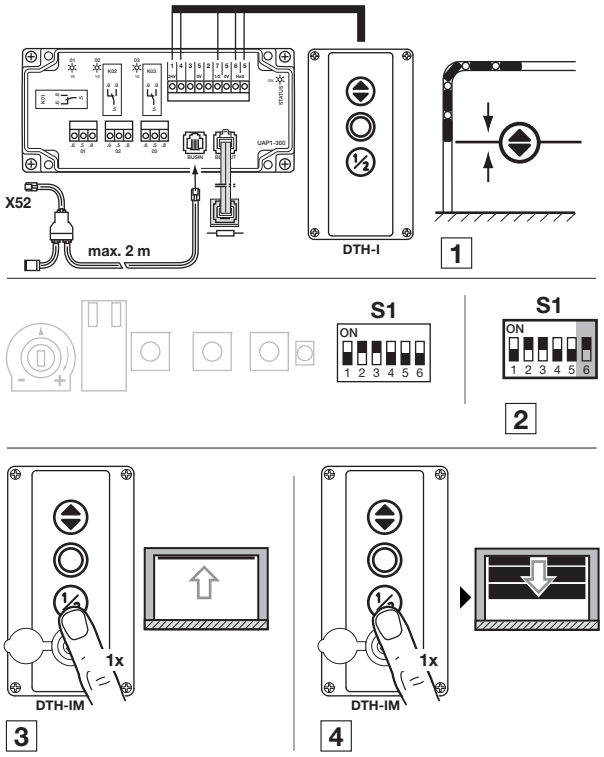
Le bouton-poussoir **DTH-I** et la platine d'adaptation universelle **UAP1-300** doivent être installés **[1]** (voir chap. 5.5).

1. A l'aide de la touche **Impulsion**, amenez la porte dans la position souhaitée.
2. Commutateur DIL **6 (S1)** sur **ON** = position Ouverture partielle **[2]**.
3. Appuyez sur la touche **Ouverture partielle (½-Ouvert) [3]**. La porte se déplace en position finale *Ouvert*.
4. Une nouvelle pression sur la touche **Ouverture partielle (½-Ouvert)** entraîne le déplacement de la porte à la position *Ouverture partielle* présélectionnée **[4]**.
   Le commutateur DIL **6** reste sur **ON**.

REMARQUES :

Hauteur de la plage d'ouverture partielle
Dans la plage d'ouverture de la porte, jusqu'à max. 150 mm avant les positions finales *Ouvert* et *Fermé.*

Bouton-poussoir, série DTH à serrure miniature
Pour les boutons-poussoirs de la série **DTH** à serrure miniature, l'indice de protection mentionné est uniquement respecté lorsque le couvre-serrure est en place.



3.10 Ouverture partielle (½-Ouvert)

ATTENTION

Les fonctions **Activation de l'avertissement de démarrage / la fermeture automatique** ne doivent être réglées qu'**après** programmation de la :

- *Position Arrêt SKS / VL* (chap. 3.6.2)
- *Position Trajet rapide Fermé* (chap. 3.8)
- *Position Ouverture partielle* (chap. 3.9)

3.10.1 Avertissement de démarrage

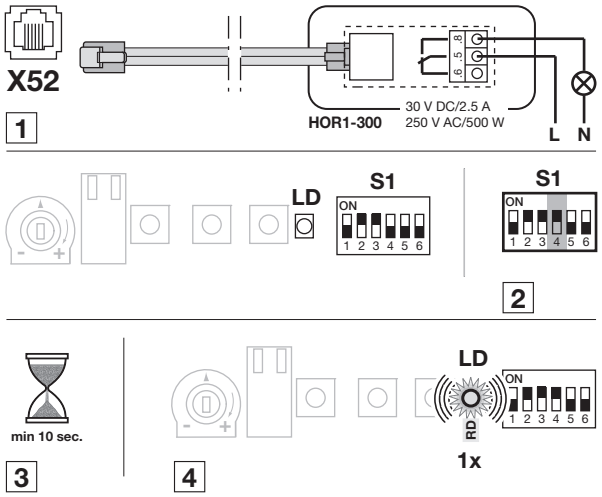
Si un trajet de porte est déclenché au moyen de la touche **Ouvert / Fermé** ou **Impulsion**, un avertissement de démarrage est activé 2 secondes avant **chaque** trajet.

Le relais d'option **HOR1-300** raccordé à **X52** (et relais **3** sur l'**UAP1-300**) commute une lampe d'avertissement raccordée durant le temps d'avertissement ainsi que pendant chaque trajet de porte et dans chaque position intermédiaire. Le relais est éteint en positions finales **[1]**.

1. Basculement du commutateur DIL **4 (S1)** de **OFF** à **ON** = réglages actifs **[2]**.
2. Si **aucune** touche n'est actionnée pendant au moins 10 s **[3]**, l'avertissement de démarrage est automatiquement réglé sur 2 s.
   Le commutateur DIL **4** doit rester sur **ON**.
3. La LED rouge **LD** clignote respectivement 1 × dans l'intervalle de ces 10 s **[4]**.

REMARQUE :

La fermeture automatique n'est pas active.



3.10.2 Fermeture automatique

Après écoulement du temps de maintien en position ouverte réglable immédiatement suivi d'un temps d'avertissement de démarrage de 2 s, la porte se referme automatiquement.

Le relais d'option **HOR1-300** raccordé à **X52** (et relais **3** sur l'**UAP1-300**) commute une lampe d'avertissement raccordée durant le temps d'avertissement ainsi que pendant chaque trajet de porte et dans chaque position intermédiaire. Le relais est éteint en positions finales **[1]**.

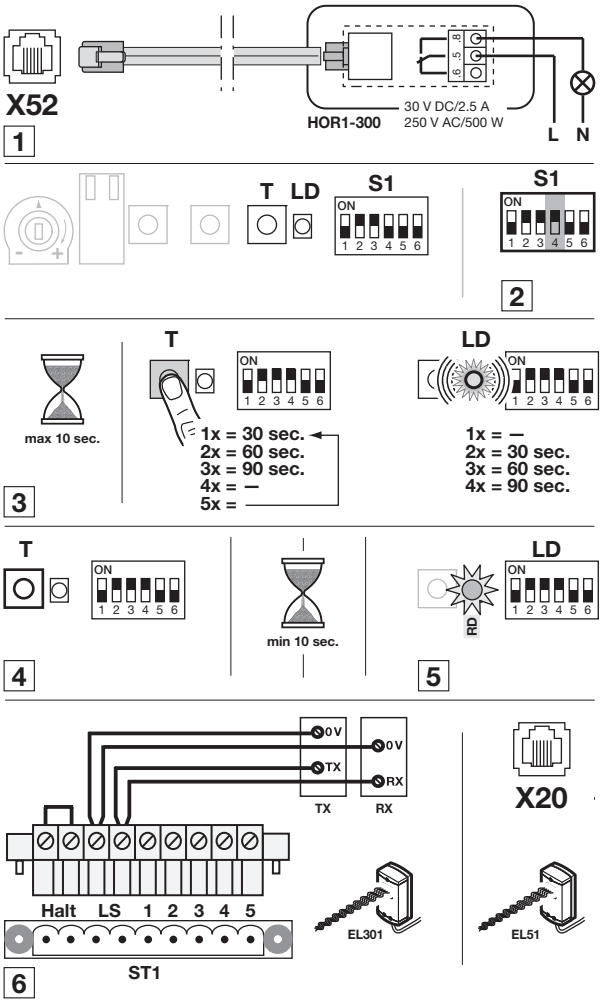
1. Basculement du commutateur DIL **4** de **OFF** à **ON =** réglages actifs **[2].**
2. Appuyez **1 ×** sur la touche **T** de la platine **dans** les 10 s **[3]** = temps de maintien en position ouverte de 30 s. En appuyant à nouveau sur la touche **T**, il est possible de régler le temps de maintien en position ouverte sur 60 s ou 90 s. Une nouvelle pression sur cette touche permet de revenir à la fonction « Avertissement de démarrage uniquement » (voir plus haut). Parallèlement, la LED rouge **LD** clignote 1 (uniquement avertissement de démarrage), 2, 3 ou 4 fois.
3. Si, au terme du processus d'apprentissage, la touche **T n'est pas** activée durant au moins 10 s **[4]**, le paramétrage est appliqué et la LED rouge **LD** s'allume de manière continue **[5]**. L'ordre de déplacement suivant active cette fonction.
   Le commutateur DIL **4** reste positionné sur **ON**.
4. Durant le temps d'avertissement de démarrage suivant et la fermeture automatique, la LED rouge **LD** clignote jusqu'à ce que la position finale *Fermé* soit atteinte.

REMARQUES :

Lorsque la « Fermeture automatique » est programmée, l'avertissement de démarrage est supprimé pour tout démarrage depuis la position finale *Fermé*.

Si une erreur d'effort ou une erreur liée à la SKS survient **3 ×**, la porte reste en position finale *Ouvert*. Un nouvel ordre redémarre la fermeture automatique.

Un ordre émis au moyen des touches **Ouvert / Impulsion** ou un signal de la cellule photoélectrique raccordée à la fiche **ST1 /** douille **X20 [6]** au cours du temps de maintien en position ouverte ou d'avertissement de démarrage réinitialise le temps de maintien en position ouverte.
Un ordre émis au moyen de la touche **Fermé** interrompt le temps de maintien en position ouverte.



3.11 Réglage du limiteur d'effort

En cas de paramétrage d'usine (potentiomètre en position centrale) et de vitesse de déplacement lente, les efforts admis selon la norme EN 12453 sont respectés. Pour certaines conditions, le limiteur d'effort peut cependant être adapté.

- Limiteur d'effort *Ouvert*
  Cette protection doit empêcher à toute personne d'être happée par la porte pendant le déplacement de cette dernière. Elle doit être réglée selon les dispositions du pays dans lequel la porte est exploitée de telle sorte que celle-ci supporte une charge donnée supplémentaire.

REMARQUES :

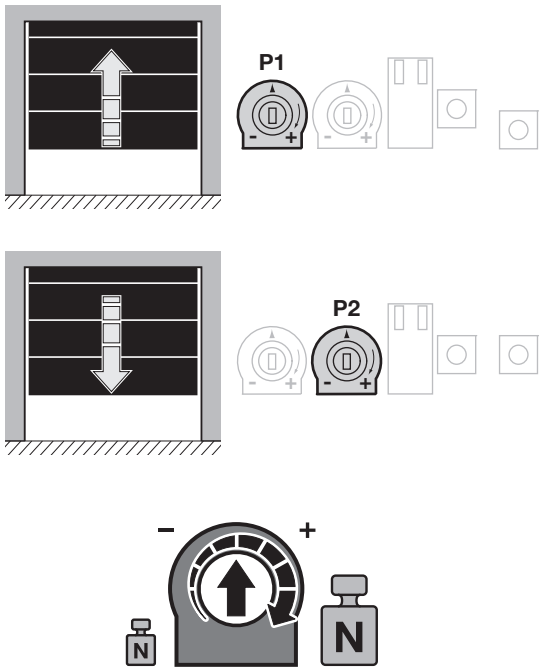
En cas de modification des paramètres, l'effort appris doit être contrôlé à l'aide de poids appropriés afin de s'assurer de sa conformité aux valeurs autorisées dans le domaine d'application des normes européennes EN 12453 et EN 12445 ou aux prescriptions nationales correspondantes.

Si le limiteur d'effort se déclenche lors des trajets depuis la position finale *Fermé* (par ex. verrouillage de nuit sans interrogation électrique non désactivé), un bref arrêt dans le sens *Fermé* a lieu.

- Limiteur d'effort *Fermé*
  La fonction du limiteur d'effort dans le sens *Fermé* sert de sécurité et de protection pour les personnes et les objets. En cas de déclenchement du limiteur d'effort, la porte s'immobilise et une inversion a lieu.

REMARQUE :

En cas de modification des paramètres, l'effort appris doit être contrôlé à l'aide d'un dispositif de mesure des efforts approprié afin de s'assurer de sa conformité aux valeurs autorisées dans le domaine d'application des normes européennes EN 12453 et EN 12445 ou aux prescriptions nationales correspondantes.



⚠ AVERTISSEMENT

Risque de blessure dû à un limiteur d'effort mal réglé

Lorsqu'un limiteur d'effort est mal réglé, il est possible que des personnes soient happées par la porte en mouvement.

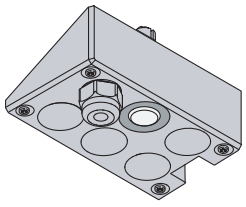
▶ Réglez le limiteur d'effort selon le degré de sécurité des personnes et de sécurité d'utilisation souhaité. Respectez ce faisant les dispositions nationales.

En cas de limiteur d'effort mal réglé, il est possible que la porte s'immobilise trop tard. Le cas échéant, des personnes ou des objets peuvent être coincés.

▶ Ne réglez pas inutilement le limiteur d'effort en position élevée.

3.12 Travaux finaux

Refixez le cache du raccordement de câbles à l'aide des vis fournies (4 ×).



3.13 Réinitialisation de la motorisation

3.13.1 Réinitialisation de la motorisation avec boîtier fermé

Une réinitialisation de la motorisation permet à cette dernière de revenir à l'état de livraison. **Toutes** les spécifications programmées (courses, efforts, dispositifs de sécurité) sont effacées.

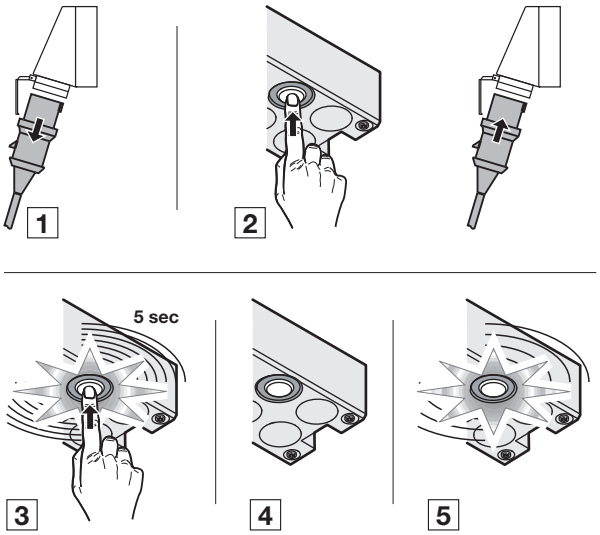
Condition : la motorisation se trouve en fonctionnement normal (commande à action maintenue).

1. Retirez la fiche secteur **[1]**.
2. Appuyez sur la touche du boîtier et maintenez-la enfoncée. Branchez la fiche secteur **[2]**.
3. La LED rouge de la touche du boîtier clignote rapidement durant 5 s, puis s'éteint **[3]**.
4. Après relâchement de la touche du boîtier, la réinitialisation est exécutée et les spécifications de porte effacées **[4]**.
5. Après 1 à 2 s, la LED rouge de la touche du boîtier clignote lentement **[5]**.

REMARQUES :

Si la touche du boîtier est relâchée dans les 5 s que dure l'étape **[3]**, le processus de réinitialisation est interrompu et un trajet d'apprentissage ultérieur peut être initialisé (voir chap. 3.14).
Ensuite, la LED rouge **LD** de la touche du boîtier clignote ou s'allume en fonction de l'état initial précédent (non appris / appris).

Après réinitialisation de la motorisation puis nouvel apprentissage (voir chap. 3.6), la position *Arrêt SKS* fait l'objet d'un nouvel apprentissage lors du premier trajet de porte *Fermé* et en cas de position *Arrêt SKS* activée (commutateur DIL **3 (S1)** sur **ON**) (ce faisant, utilisez un support d'apprentissage, voir chap. 3.6.2).



3.13.2 Réinitialisation de la motorisation avec boîtier ouvert

Une réinitialisation de la motorisation permet à cette dernière de revenir à l'état de livraison. **Toutes** les spécifications programmées (courses, efforts, dispositifs de sécurité) sont effacées.

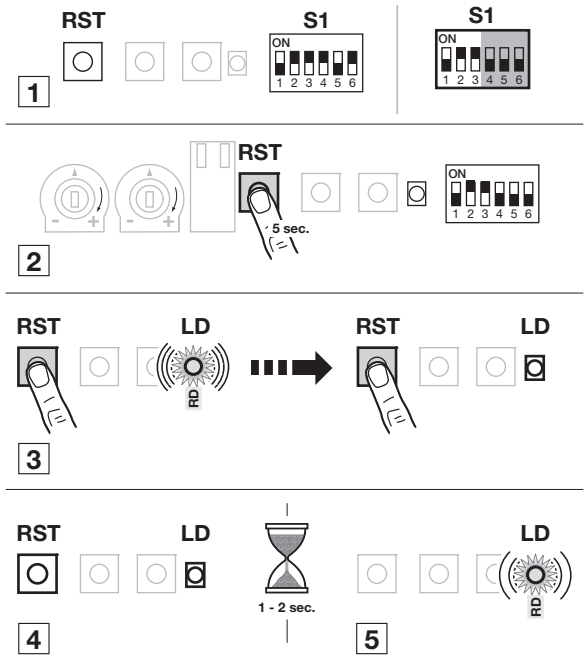
1. Dévissez (éventuellement) la façade du boîtier. Positionnez les commutateurs DIL **4 à 6** (sur **S1**) sur **OFF [1]**.

1. Appuyez sur la touche **RST** de la platine et maintenez-la enfoncée durant 5 s **[2]**.
2. La LED rouge **LD** clignote rapidement durant 5 s, puis s'éteint **[3]**.
3. Après relâchement de la touche **RST**, la réinitialisation est exécutée et les spécifications de porte effacées **[4]**.
4. Après 1 à 2 s, la LED rouge **LD** clignote lentement **[5]**.

REMARQUES :

Si la touche **RST** est relâchée dans les 5 s que dure l'étape **[3]**, le processus de réinitialisation est interrompu et un trajet d'apprentissage ultérieur peut être initialisé (voir chap. 3.14).
Ensuite, la LED rouge **LD** clignote ou s'allume en fonction de l'état initial précédent (non appris / appris).

Après réinitialisation de la motorisation et activation de la position *Arrêt SKS* (commutateur DIL **3** sur **ON**), la position *Arrêt SKS* fait l'objet d'un nouvel apprentissage lors du premier trajet de porte *Fermé* (ce faisant, utilisez un support d'apprentissage, voir chap. 3.6.2).



3.14 Trajets d'apprentissage additionnels

En cas de réglage des ressorts par exemple, des trajets d'apprentissage de l'effort et de course additionnels devraient être exécutés comme suit.

3.14.1 Trajets d'apprentissage additionnels avec boîtier fermé

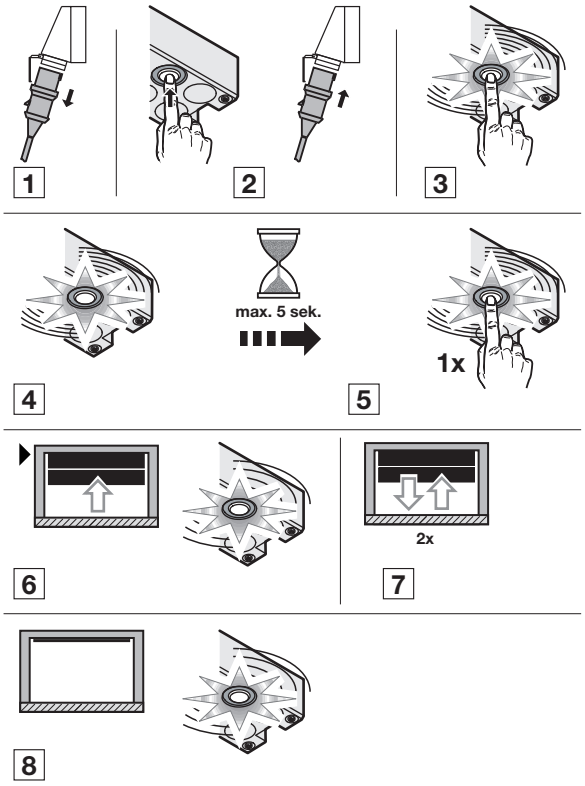
Seules les spécifications concernant les efforts et les courses sont effacées. Tous les autres réglages restent valides. Après démarrage des trajets d'apprentissage, les nouveaux dispositifs de sécurité raccordés sont détectés et activés.

Condition : la motorisation se trouve en fonctionnement normal (commande à action maintenue).

1. Retirez la fiche secteur **[1]**.
2. Appuyez sur la touche du boîtier et maintenez-la enfoncée. Branchez la fiche secteur **[2]**.
3. La LED rouge de la touche du boîtier clignote rapidement **[3]**.
4. Relâchez la touche du boîtier **[4]**.
5. La LED rouge de la touche du boîtier clignote rapidement durant 5 s. Dans cet intervalle de 5 s, appuyez **1 ×** sur la touche du boîtier **[5]**.
6. La LED rouge de la touche du boîtier clignote lentement et la porte se déplace lentement jusqu'à la position finale *Ouvert* **[6]**.
7. Deux trajets d'apprentissage de l'effort et de course sont automatiquement exécutés. Durant ces trajets, la LED rouge de la touche du boîtier clignote lentement **[7]**.
8. Une fois les trajets d'apprentissage exécutés, la porte s'immobilise en position finale *Ouvert*.
   La LED rouge de la touche du boîtier s'allume de façon continue **[8].**

REMARQUES :

Si la touche du boîtier n'est pas enfoncée dans les 5 s que dure l'étape **5.**, la motorisation revient à l'état précédent sans aucune modification.



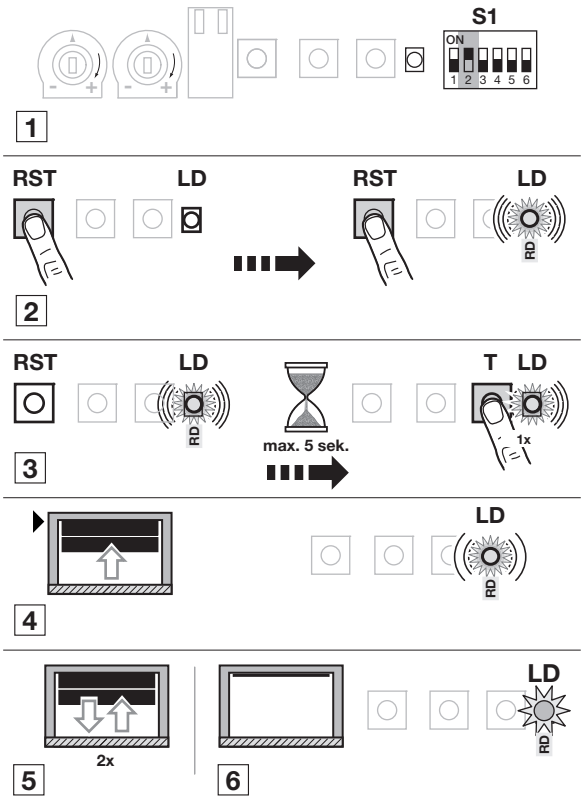
3.14.2 Trajets d'apprentissage additionnels avec boîtier ouvert

Seules les spécifications concernant les efforts et les courses sont effacées. Tous les autres réglages restent valides. Après démarrage des trajets d'apprentissage, les nouveaux dispositifs de sécurité raccordés sont détectés et activés.

1. Dévissez (éventuellement) la façade de boîtier.
   Le commutateur DIL **2** (sur **S1**) doit être positionné sur **ON [1]**.
2. Appuyez sur la touche **RST** et maintenez-la enfoncée jusqu'à ce que la LED rouge **LD** clignote rapidement **[2]**.
3. Relâchez la touche **RST**. La LED rouge **LD** clignote rapidement durant 5 s. Dans cet intervalle de 5 s, appuyez une fois sur la touche **T [3]**.
4. La LED rouge **LD** clignote lentement et la porte se déplace lentement jusqu'à la position finale *Ouvert* **[4]**.
5. Deux trajets d'apprentissage de l'effort et de course sont automatiquement exécutés.
   Durant ces trajets, la LED rouge **LD** clignote lentement **[5]**.
6. Une fois les trajets d'apprentissage exécutés, la porte s'immobilise en position finale *Ouvert*.
   La LED rouge **LD** s'allume de façon continue **[6]**.
7. Le commutateur DIL **2** reste positionné sur **ON**.

REMARQUES :

Si la touche **T** n'est pas enfoncée dans les 5 s que dure l'étape **3.**, la motorisation revient à l'état précédent sans aucune modification.



4 Remarques concernant le fonctionnement

4.1 Réactions en cas de dispositifs de sécurité activés

4.1.1 Fonctionnement en action maintenue

- Indépendamment du sens de trajet, la commande effectue une vérification automatique des dispositifs de sécurité appris tels que LS / SKS / VL.
- Si le dispositif de sécurité est détecté en tant qu'occupé ou défectueux, le déplacement de la porte dans le sens effectif de ce dispositif de sécurité est uniquement possible en service homme mort (touche **T**, **Fermé** ou **Impulsion**).

4.1.2 Fonctionnement en action maintenue avec fermeture automatique

- Indépendamment du sens de trajet, la commande effectue une vérification automatique des dispositifs de sécurité appris tels que LS / SKS / VL.
- Si le dispositif de sécurité est détecté en tant qu'occupé ou défectueux, le déplacement de la porte dans le sens effectif de ce dispositif de sécurité est uniquement possible en service homme mort (touche **T**, **Fermé**).

4.1.3 Service homme mort avec dispositif de sécurité

- Indépendamment du sens de trajet, la commande effectue une vérification automatique des dispositifs de sécurité appris tels que LS / SKS / VL.
- Si le dispositif de sécurité est détecté en tant qu'occupé ou défectueux, le déplacement de la porte dans le sens effectif de ce dispositif de sécurité est uniquement possible en service homme mort après une double activation de la même touche (touche **T**, **Fermé** ou **Impulsion**).

4.2 Panne d'électricité (sans batterie de secours HNA-300)

▶ Pour pouvoir ouvrir et fermer la porte manuellement durant une panne d'électricité, celle-ci doit être débrayée de la motorisation (voir chap. 6.2).
▶ Après le rétablissement du courant, la porte doit à nouveau être embrayée sur la motorisation (voir chap. 6.2).

REMARQUE :
Une pression sur la touche **Ouvert** / **Impulsion** déclenche un trajet de référence en position finale *Ouvert*. Les autres touches n'ont aucune fonction.

Si l'embrayage ne s'est pas enclenché, la première pression sur la touche provoque une rotation de l'arbre d'entraînement jusqu'à enclenchement. Une nouvelle pression sur la touche est alors nécessaire au trajet de référence.

⚠ AVERTISSEMENT

Risque de blessure dû à un mouvement de porte incontrôlé dans le sens *Fermé* en cas de rupture de ressorts du système d'équilibrage

Un mouvement de porte incontrôlé dans le sens *Fermé* peut avoir lieu si

a. le débrayage pour l'entretien

b. le déverrouillage sécurisé SE / ASE (optionnel)
est activé lorsque le ressort du système d'équilibrage est rompu, tandis que la porte n'est pas suffisamment équilibrée ou pas entièrement fermée.

▶ Pour votre sécurité, ne déverrouillez l'installation de porte que si la porte est fermée.
▶ Ne vous placez jamais sous une porte ouverte.

Ne restez jamais sous la porte lorsqu'elle est ouverte.
En cas d'actionnement manuel sans sécurité de rupture de ressort et avec une motorisation déverrouillée (par exemple en cas de travaux de maintenance), la porte est susceptible de chuter si un ressort du système d'équilibrage rompt.

▶ Dans ce cas, n'actionnez pas la porte manuellement plus longtemps que nécessaire et ne la laissez pas sans surveillance avant que la motorisation soit verrouillée.
▶ Ne vous placez jamais sous une porte ouverte.

4.3 Service de secours avec batterie de secours HNA-300

Pour assurer un service de secours provisoire (3 cycles) de la motorisation durant une panne de la tension secteur, la batterie de secours HNA-300 peut être raccordée aux bornes correspondantes du boîtier de motorisation.

REMARQUE :

En cas de raccordement d'une commande 360, l'utilisation de la batterie de secours HNA-300 est impossible.

⚠ AVERTISSEMENT

- **Commandes sans sectionneur multipolaire (chap. 3.1.2) :**

Risque de blessure dû à un trajet de porte inattendu

Lorsque la batterie de secours HNA-300 est raccordée, un trajet de porte inattendu peut se déclencher, même si l'installation a été mise hors tension.

▶ Avant tout travail, mettez l'installation de porte hors tension **et** débranchez impérativement la fiche de la batterie de secours HNA-300 dans le boîtier de motorisation.

4.4 Messages de fonctionnement et d'erreur

La DEL rouge **LD** permet d'identifier facilement les causes d'un fonctionnement inattendu.

Affichage	Description	Cause possible	Dépannage
Messages de fonctionnement (éteint, allumage permanent ou clignotement permanent)			
Arrêt	Durant une pression sur une touche / impulsion radio pour la commande	—	Signal de fonctionnement uniquement
Allumage permanent	La motorisation est apprise et opérationnelle / service homme mort appris	—	Signal de fonctionnement uniquement
Clignotement lent	• Motorisation non apprise / Trajet d'apprentissage • Trajet d'apprentissage Fermeture rapide	La motorisation n'est pas encore apprise	Procédez à l'apprentissage de la motorisation
Clignotement rapide	• Durant le temps de maintien en position ouverte • Durant le temps d'avertissement • Durant la programmation de la position *Arrêt SKS*	—	Signal de fonctionnement uniquement
Clignotement très rapide (flash)	• Durant le processus de réinitialisation • Compteur de cycles de maintenance (voir chap. 6.3) • Service homme mort à l'état non appris	—	• Signal de fonctionnement • Effectuez la maintenance
Clignotement unique 1 x / 2 x / 3 x / 4 x	Durant la programmation de la fermeture automatique / durant la programmation de l'avertissement de démarrage	—	Signal de fonctionnement uniquement
Messages d'erreurs (clignotement – pause – clignotement – ....)			
2 x clignotement	Le dispositif de sécurité LS s'est déclenché	La cellule photoélectrique a été interrompue ou n'est pas raccordée	Vérifiez la cellule photoélectrique, le cas échéant, remplacez-la ou raccordez-la
3 x clignotement	• Le dispositif de sécurité SKS / VL / limiteur d'effort pour le sens de déplacement *Fermé* s'est déclenché	• Un obstacle se trouve dans la zone de déplacement de la porte • Porte lourde à la manœuvre	• Ecartez l'obstacle • Vérifiez les efforts et, le cas échéant, augmentez-les • Vérifiez le système d'équilibrage

4 x clignotement	• Débrayage pour l'entretien ouvert • Circuit d'arrêt ouvert • Test contact de portillon incorporé négatif	• Débrayage pour l'entretien de la mécanique d'entraînement ouvert • Fiche X30 / ST1 du circuit d'arrêt ouvert • L'aimant de contact est tordu / contact de portillon incorporé défectueux • Arrêt / CV de l'UAP1-300	• Verrouillage du débrayage pour l'entretien de la motorisation • Fermez les contacts / circuits et vérifiez ces derniers • Vérifiez l'aimant / le contact
5 x clignotement	Le limiteur d'effort dans le sens de déplacement *Ouvert* s'est déclenché	• Un obstacle se trouve dans la zone de déplacement de la porte • Porte lourde à la manœuvre	• Ecartez l'obstacle • Vérifiez le système d'équilibrage • Supprimez éventuellement les spécifications de porte et procédez à un nouvel apprentissage
6 x clignotement	Erreur système générale		Si cette erreur survient à nouveau après la remise en marche de la commande, contactez l'assistance technique
7 x clignotement	Sonde de température du motoréducteur	• Echauffement > +80 °C / court-circuit • Température < -25 °C / interruption	▶ Moteur en surchauffe (≥ 80 °C) ou à température insuffisante (≤ -25 °C) ▶ Vérifiez la température ambiante ▶ Court-circuit / interruption de la liaison au capteur de température
8 x clignotement	Mauvais système d'équilibrage	Système d'équilibrage insuffisant	Vérifiez la tension de ressort
9 x clignotement	• Rupture de câble ou de ressort • Après 10 × affichage de l'erreur « Limiteur d'effort » **(= 5 × clignotement)**, sans que la porte atteigne la position finale *Ouvert*	• Câble porteur rompu • Ressort cassé	Remplacez le câble ou les ressorts ▶ Retirez brièvement la commande de la tension secteur **REMARQUE :** Lorsque l'installation est de nouveau alimentée en courant au terme des travaux, une pression sur la touche **Ouvert / Impulsion** déclenche un trajet de référence en position finale *Ouvert*. Les autres touches n'ont aucune fonction.

5 Accessoires et extensions

5.1 Généralités

⚠ DANGER

Tension secteur mortelle

Tout contact avec la tension secteur peut entraîner une décharge électrique mortelle.

- ▶ Avant la pose d'accessoires et d'extensions, mettez l'installation hors tension et protégez-la de toute remise en marche intempestive conformément aux prescriptions en matière de sécurité.
- ▶ Ne posez que des accessoires et des extensions avalisés par le fabricant pour cette commande.
- ▶ Respectez les dispositions locales en matière de sécurité.
- ▶ Posez impérativement les câbles secteur et de commande dans des systèmes d'installation séparés.

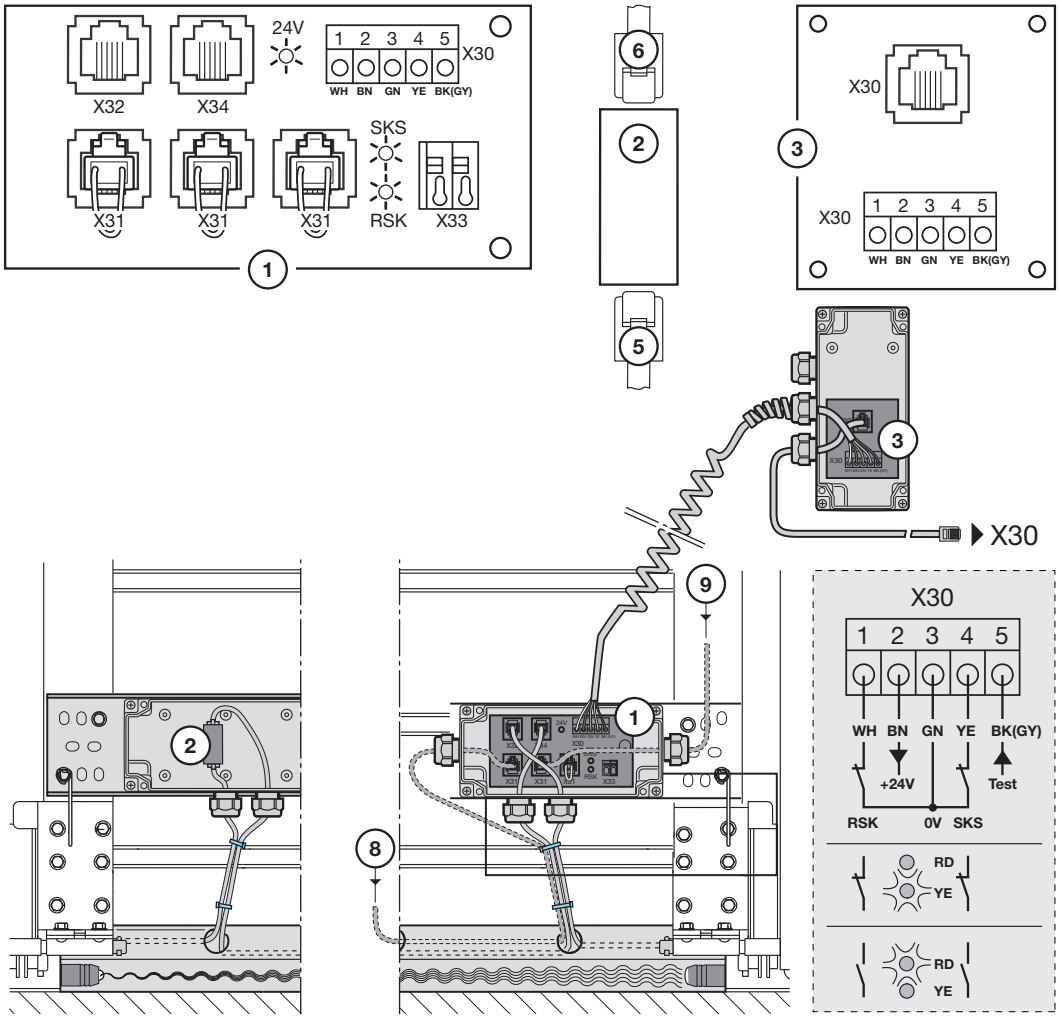
5.2 Sécurité de contact SKS

La sécurité de contact comporte les composants suivants :

- Boîtier de dérivation 1 sur le côté de la porte avec platine SKS **(1)** (raccordement des dispositifs de sécurité entraînés avec le tablier de porte)
- Boîtier de dérivation 2 sur le côté de la porte avec connecteur 1:1 **(2)**
- Boîtier de dérivation sur le cadre dormant avec platine d'adaptation **(3)**, câble spiralé et câble d'alimentation
- Prise pontée de couleur BU

Réaction de la motorisation à ce dispositif de sécurité, voir chap. 3.6.

Platine SKS (1)	
X30	Raccordement du câble spiralé en tant que connexion à la platine d'adaptation
X31	Raccordements pour, par ex., contact de portillon incorporé **(8)**, verrouillage de nuit **(9) ou** prise pontée de couleur **BU**
X32	Raccordement de l'optopalpeur de la sécurité de contact (récepteur avec masse de scellement noire)
X33	Non utilisée
X34	Raccordement du câble de connexion de la sécurité de contact
24 V	La DEL (GN) s'allume quand une tension de service est présente (= tout fonctionne)
SKS	La DEL (RD) s'allume en cas de déclenchement de la sécurité de contact (= dysfonctionnement)
RSK	La DEL (YE) s'allume lorsque le circuit de veille est fermé (= tout fonctionne)
Connecteur 1:1 (2)	
(5)	Raccordement de l'optopalpeur de la sécurité de contact (émetteur avec masse de scellement grise)
(6)	Raccordement **X34** – Câble de connexion de l'optopalpeur de la sécurité de contact
Platine d'adaptation, câble spiralé et câble d'alimentation (3)	
X30	Raccordement du câble spiralé et du câble d'alimentation en tant que connexion à la commande

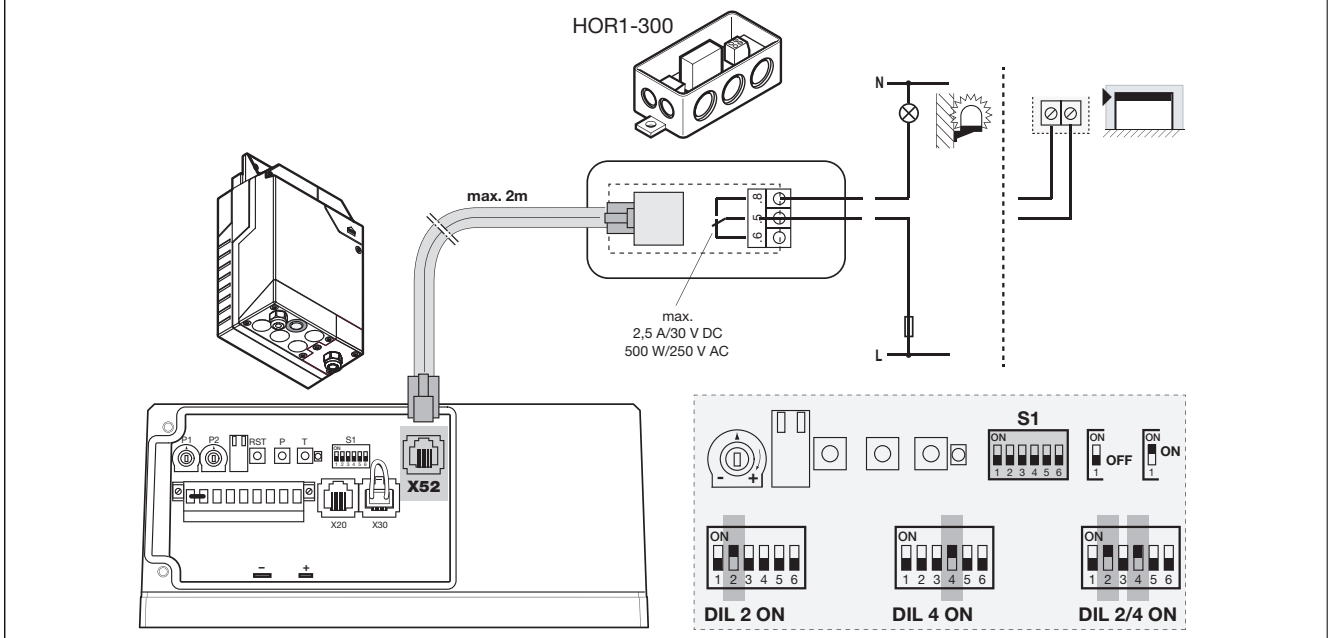


5.3 Relais d'option HOR1-300

Le relais d'option **HOR1-300** raccordé à la douille **X52** peut être utilisé comme suit :

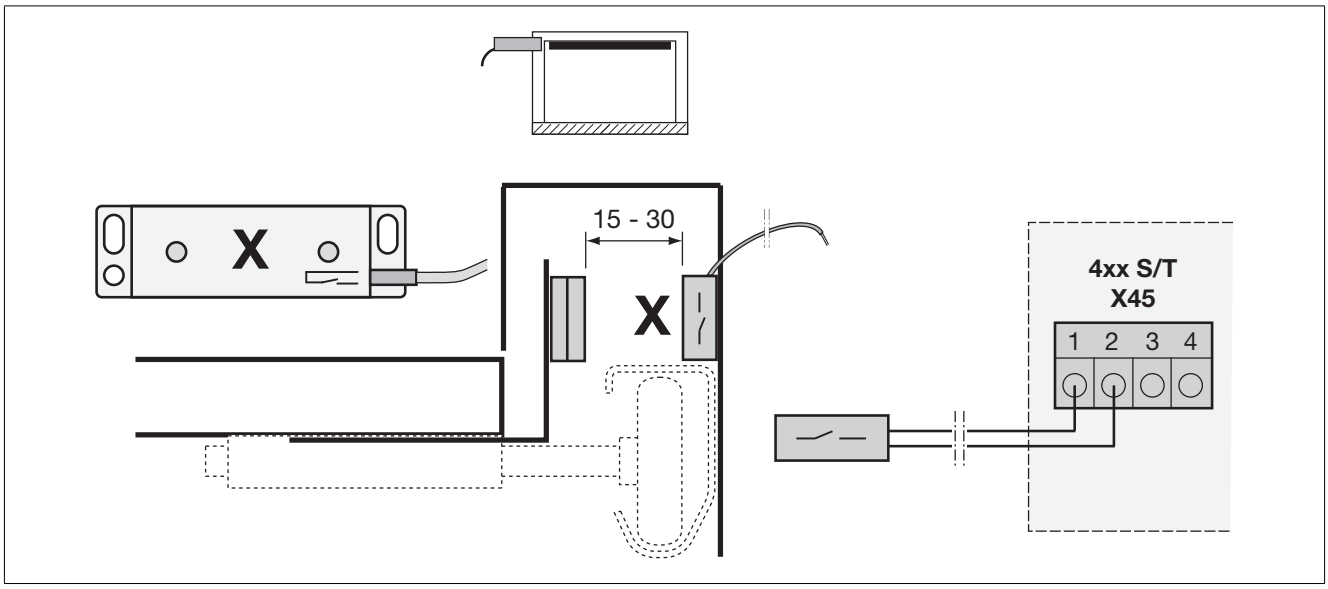
Mode de service	Commutateurs DIL	Message HOR1-300	Chap.
Homme mort	Réglez le commutateur DIL 2 / DIL 4 conformément au chap. 3.7.	• Position finale *Ouvert* • Commute pour la lampe d'avertissement	3.7
Commande à impulsion	DIL **2** = **ON** / DIL **4** = **OFF**	Position finale Ouvert	3.7
Avertissement de démarrage / Fermeture automatique	DIL **2** = **ON**, DIL **4** = **ON**	Commute pour la lampe d'avertissement	3.10.2

REMARQUE :
Avec la platine d'adaptation universelle UAP1-300, un signal de fins de course supplémentaire peut être généré, indépendamment du mode de service.



5.4 Signal de commande position finale Ouvert

Un interrupteur magnétique permet la transmission fiable d'un signal *Ouvert* aux éléments raccordés de l'installation, par exemple pour le verrouillage avec plates-formes de chargement.

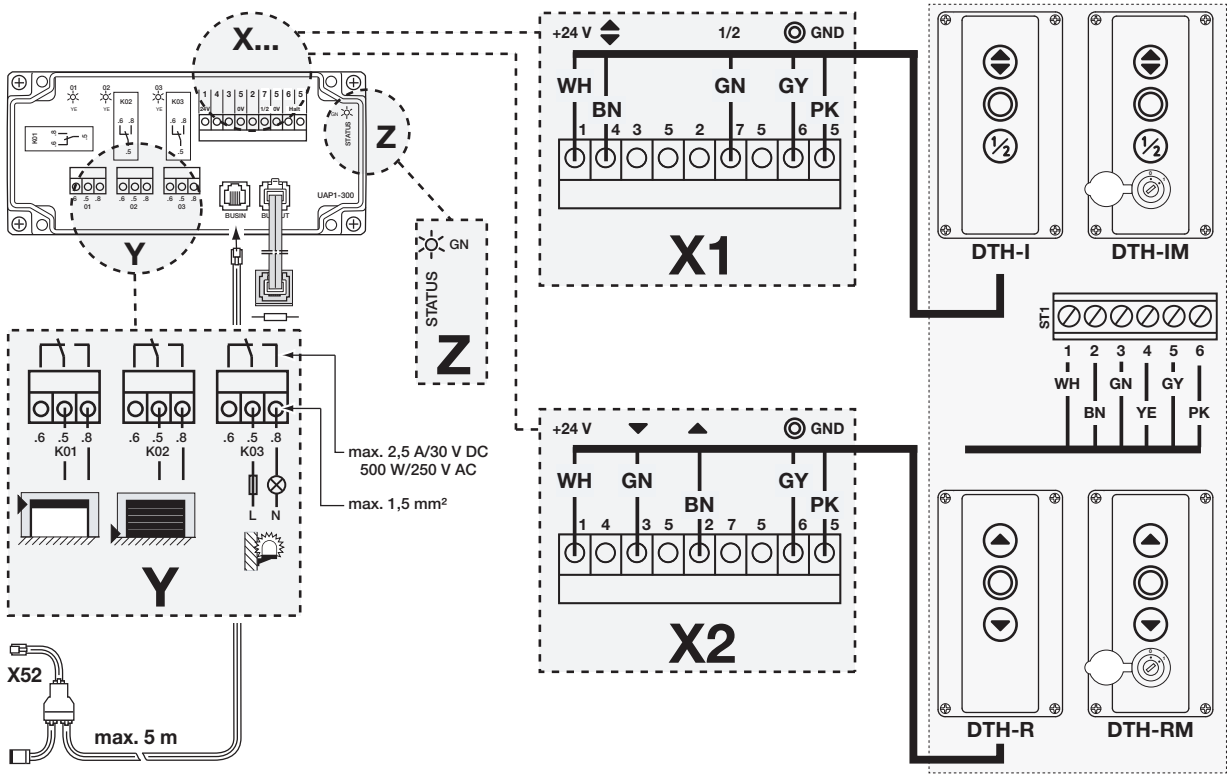


5.5 Platine d'adaptation universelle UAP1-300

Pour la sélection de direction, le bouton-poussoir **DTH-I/DTH-R** peut être raccordé à une platine d'adaptation UAP1-300 raccordée à **X52**. De plus, trois relais délivrent différents signaux de commande.

Pour les boutons-poussoirs de la série **DTH** à serrure miniature, l'indice de protection mentionné est uniquement respecté lorsque le couvre-serrure est en place.

(X) Entrée de borne	
1	Tension auxiliaire +24 V CC (par rapport à la borne 5 = GND)
4	Touche *Impulsion*
3	Touche *Fermé*
5	GND = 0 V, potentiel de référence
2	Touche *Ouvert*
7	Touche *Ouverture partielle (½-Ouvert)*
5	GND = 0 V, potentiel de référence
6	Circuit d'arrêt / Touche Arrêt
5	GND = 0 V, potentiel de référence
(Y) Relais de sortie	
K01	Signal de fin de course *Ouvert* (par ex. pour voyant de signalisation) **REMARQUE** Lors d'une panne d'électricité, les signaux de fins de course sont effacés
K02	Signal de fin de course *Fermé* (par ex. pour voyant de signalisation) **REMARQUE** Lors d'une panne d'électricité, les signaux de fins de course sont effacés
K03	Commute comme un relais d'option **HOR1-300** raccordé à la douille **X52** (voir chap. 3.9 / 3.10.1 / 3.10.2)
(Z) Statut de DEL (GN)	
Allumée	Fonction OK
Clignotante	Erreur de communication avec la commande
Eteint	Aucune connexion à la commande / aucune tension présente



5.6 Raccordement de la batterie de secours

Pour assurer un service de secours provisoire (env. 3 cycles) de la motorisation durant une panne de la tension secteur, la batterie de secours HNA-300 peut être raccordée aux bornes correspondantes du boîtier de motorisation.

REMARQUE :

En cas de raccordement d'une commande 360, l'utilisation de la batterie de secours HNA-300 est impossible.

⚠ AVERTISSEMENT

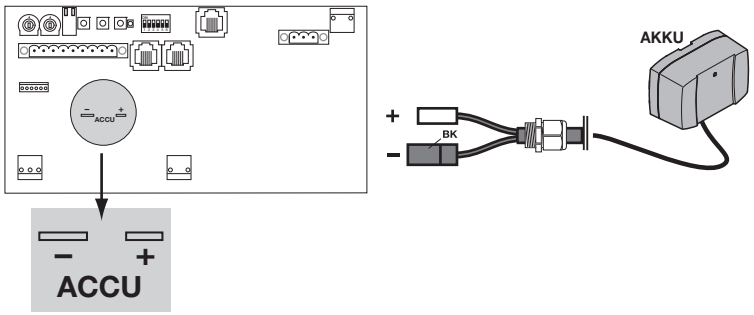
- **Commandes sans sectionneur multipolaire (chap. 3.1.2) :**

Risque de blessure dû à un trajet de porte inattendu

Lorsque la batterie de secours HNA-300 est raccordée, un trajet de porte inattendu peut se déclencher, même si l'installation a été mise hors tension.

▶ Avant tout travail, mettez l'installation de porte hors tension **et** débranchez impérativement la fiche de la batterie de secours HNA-300 dans le boîtier de motorisation.

1. Mettez l'installation hors tension
2. Montez la batterie de secours selon les prescriptions
3. Fixez le câble avec le passe-câble à vis sur le boîtier de motorisation
4. Raccordez la batterie de secours aux bornes correspondantes (voir chapitre Raccordement / Eléments de commande).



5.7 Raccordement à une commande externe 360

La douille **X52** du boîtier de motorisation doit être reliée à la douille **X52** de la commande externe. L'alimentation électrique de la commande intégrée WA 300 R S4 parcourt la commande externe 360 et peut y être coupée par le biais d'un sectionneur multipolaire optionnel (voir instructions de la commande 360).

REMARQUE :

Une batterie de secours HNA-300 raccordée à la commande intégrée doit être retirée.

⚠ AVERTISSEMENT

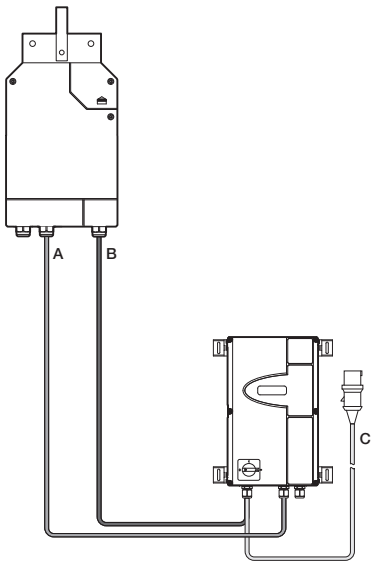
- **Commandes sans sectionneur multipolaire (chap. 3.1.2) :**

Risque de blessure dû à un trajet de porte inattendu

Lorsque la batterie de secours HNA-300 est raccordée, un trajet de porte inattendu peut se déclencher, même si l'installation a été mise hors tension.

▶ Avant tout travail, mettez l'installation de porte hors tension **et** débranchez impérativement la fiche de la batterie de secours HNA-300 dans le boîtier de motorisation.

1. Si la motorisation a déjà été apprise, procédez à une réinitialisation de celle-ci (voir chap. 3.15).
2. Mettez l'installation hors tension.
3. Dans la motorisation, tous les commutateurs DIL doivent être positionnés sur **OFF** (voir chap. 3.6).
4. Procédez au câblage de la motorisation à la commande externe 360 (voir instructions de la commande 360).
5. Pour des raisons de sécurité, ouvrez la porte manuellement jusqu'à une hauteur d'environ 1000 mm (voir chap. 6.4).
6. Procédez à l'apprentissage de la commande 360 (voir instructions de la commande 360).



6 Maintenance / Entretien

6.1 Généralités concernant la maintenance et l'entretien

⚠ PRECAUTION

Tension secteur et risque de blessure

Des risques subsistent lors de travaux de maintenance et d'entretien. Par conséquent, respectez impérativement les remarques suivantes :

- ▶ Les travaux d'entretien et de maintenance ne doivent être effectués que par un personnel formé et autorisé conformément aux prescriptions locales / nationales en matière de sécurité.
- ▶ Mettez en premier lieu l'installation hors tension et protégez-la de toute remise en marche intempestive conformément aux prescriptions en matière de sécurité, avant d'effectuer les travaux suivants :
  - – Travaux de maintenance et d'entretien
  - – Dépannage
  - – Changement de fusibles
- ▶ Débranchez impérativement la fiche de la batterie de secours HNA-300 dans le boîtier de motorisation (si présente).
- ▶ Le débrayage pour l'entretien / le déverrouillage rapide sécurisé ne doit être actionné que lorsque la porte est fermée.

Risque de blessure dû à un mouvement de porte incontrôlé dans le sens *Fermé* en cas de rupture de ressorts du système d'équilibrage

Un mouvement de porte incontrôlé dans le sens *Fermé* peut avoir lieu si

a. le débrayage pour l'entretien WE ou
b. le déverrouillage sécurisé SE / ASE

est activé en cas de ressort de système d'équilibrage rompu, de contrepoids de porte insuffisant ou de porte non fermée entièrement.

- ▶ Pour votre sécurité, ne déverrouillez l'installation de porte que si la porte est fermée.
- ▶ Ne vous placez jamais sous une porte ouverte.

En cas d'actionnement manuel sans sécurité de rupture de ressort et avec une motorisation déverrouillée (par exemple en cas de travaux de maintenance), la porte est susceptible de chuter si un ressort du système d'équilibrage rompt.

- ▶ Dans ce cas, n'actionnez pas les portes manuellement plus longtemps que nécessaire et ne les laissez pas sans surveillance avant que la motorisation soit verrouillée.
- ▶ Ne vous placez jamais sous une porte ouverte.

ATTENTION

Usure et panne de la transmission

En cas de limiteur d'effort trop élevé, la motorisation est susceptible de ne pas détecter un éventuel déséquilibre de la porte.

Ce phénomène entraîne une usure considérable, voire une panne de la transmission.

- ▶ Lorsque le limiteur d'effort n'est pas réglé de manière assez sensible, procédez à une inspection mensuelle de l'installation de porte.

6.2 Inspection des dispositifs de sécurité

L'exploitant d'une machine étant également responsable de la sécurité de celle-ci, il vous est fortement recommandé d'inspecter et de maintenir régulièrement votre rideau motorisé ainsi que l'ensemble de l'installation. Les exigences en matière de sécurité ont ce faisant la priorité sur les aspects économiques. De manière générale, observez en outre toutes les dispositions, normes et prescriptions nationales.

Toute inspection ou réparation nécessaire ne doit être effectuée que par un spécialiste (voir également le carnet de contrôle fourni). L'exploitant peut cependant procéder à un contrôle visuel.

- ▶ Au moins tous les six mois :
  a. Inspection de tous les dispositifs de sécurité sans test
  b. Inspection du fonctionnement de l'arrêt SKS / la limite d'inversion (voir chap. 3.6.3)

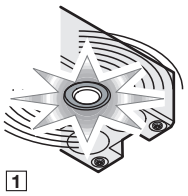
6.3 Compteur d'entretien

Le compteur d'entretien indique le nombre de cycles de fonctionnement effectués en un an. Si plus de 15.000 cycles sont effectués en un an ou au terme d'une période de 365 jours, il convient de procéder à une maintenance de l'installation. Cette échéance est signalée comme suit.

1. La LED rouge de la touche du boîtier clignote rapidement si
   – aucune erreur n'est actuellement affichée
   – la motorisation n'est pas en cours de programmation.
2. Effectuez la maintenance.
3. Le compteur d'entretien est réinitialisé par un trajet d'apprentissage additionnel (voir chap. 3.14).

REMARQUE :

Toute réinitialisation de la motorisation ainsi que le trajet d'apprentissage consécutif (voir chap. 3.13) réinitialisent le compteur d'entretien.



1

6.4 Mise hors tension de la porte lors des travaux de maintenance et d'entretien

⚠ AVERTISSEMENT

Commandes sans sectionneur multipolaire (chap. 3.1.2) :
Risque de blessure dû à un trajet de porte inattendu

Lorsque la batterie de secours HNA-300 est raccordée, un trajet de porte inattendu peut se déclencher, même si l'installation a été mise hors tension.

▶ Avant tout travail, mettez l'installation de porte hors tension **et** débranchez impérativement la fiche de la batterie de secours HNA-300 dans le boîtier de motorisation.

⚠ PRECAUTION

Déverrouillage

La zone de mouvement de la porte constitue un risque de blessure et d'endommagement.

▶ Le déverrouillage ne doit être effectué que par un personnel spécialisé et lorsque la porte est **fermée**.

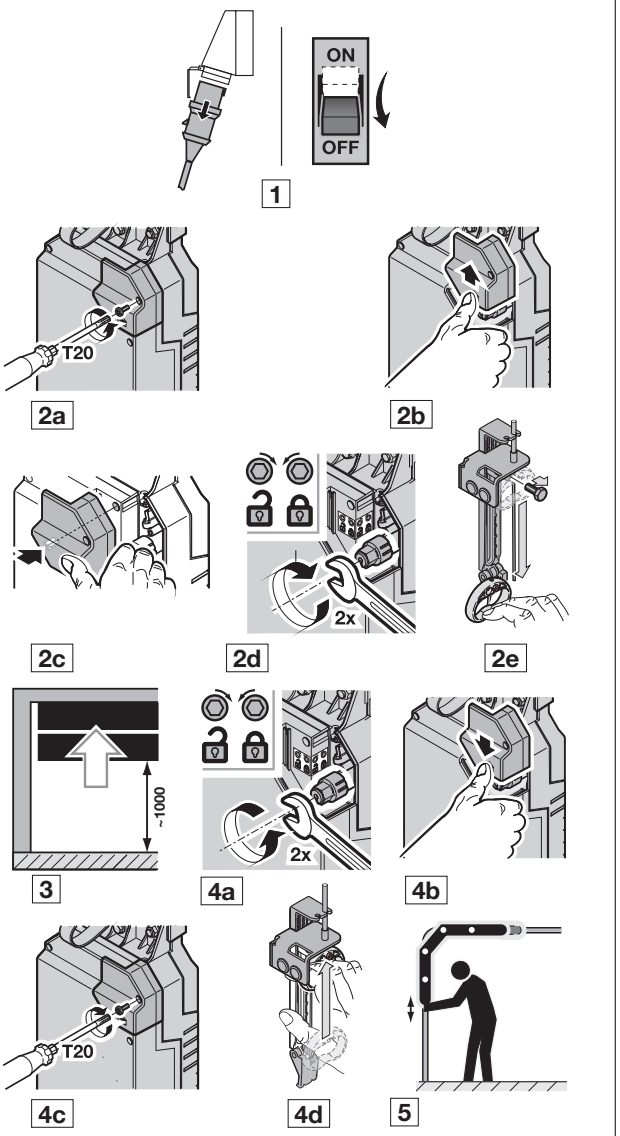
▶ Ne vous placez jamais sous une porte ouverte.

- **Mise hors tension de l'installation**

1. Retirez la fiche secteur / coupez l'alimentation électrique **[1]**, débranchez la fiche de la batterie de secours HNA-300.
2. Déverrouillez la porte.
   Soit
   a. Débrayage pour l'entretien
   Desserrez la vis (Torx T20) de la trappe d'accès **[2a]**.
   b. Retirez la trappe **[2b]**.
   c. Pour le retrait provisoire de la trappe, insérez au besoin la tige étoilée dans le canal de vissage du boîtier **[2c]**.
   d. Ouvrez le débrayage pour l'entretien à l'aide d'une clé de 19 (deux tours complets) **[2d]**.
   Soit
   e. Déverrouillage sécurisé
   Desserrez la vis de fixation (clé de 13) de la poignée. Actionnez le déverrouillage sécurisé **[2e]**.
3. Ouvrez la porte **[3]**.
4. Verrouillez la porte.
   Soit
   a. Verrouillez le débrayage pour l'entretien à l'aide d'une clé (deux tours complets) **[4a]**.
   b. Eventuellement, retirez la trappe du boîtier.
   c. Remontez la trappe d'accès **[4b]**.
   d. Fixez la trappe d'accès à l'aide de la vis **[4c]**.
   Soit
   e. Actionnez le déverrouillage sécurisé **[4d]**.
   Revissez la poignée du déverrouillage sécurisé.
5. Enclenchez l'embrayage.
6. Assurez-vous que l'embrayage s'est enclenché (bref mouvement de la porte dans les deux sens **[5]**).

REMARQUE :
Lorsque l'installation est de nouveau alimentée en courant au terme des travaux, une pression sur la touche **Ouvert / Impulsion** déclenche un trajet de référence en position finale *Ouvert*. Les autres touches n'ont aucune fonction.

Si l'embrayage ne s'est pas enclenché, la première pression sur la touche provoque une rotation de l'arbre d'entraînement jusqu'à enclenchement. Une nouvelle pression sur la touche est alors nécessaire au trajet de référence.



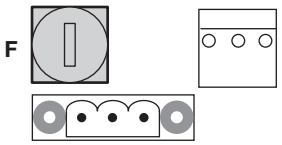
6.5 Eléments de sécurité dans le boîtier de commande

⚠ DANGER

Tension secteur
Tout contact avec la tension secteur peut entraîner la mort.
- ▶ Avant toute résolution de panne, mettez l'installation hors tension.
- ▶ Protégez l'installation de toute remise en marche intempestive.

6.5.1 Fusibles

Fusible **F**, circuit de commande (T 2 A / 250 V, fusible tubulaire en verre selon la norme IEC 60127, 5 x 20 mm, avec capacité de coupure H [1500 A]).



Toute transmission ou reproduction de ce document, toute exploitation ou communication de son contenu sont interdites, sauf autorisation expresse. Tout manquement à cette règle est illicite et expose son auteur au versement de dommages et intérêts. Tous droits réservés en cas de dépôt d'un brevet, d'un modèle d'utilité ou d'agrément. Sous réserve de modifications.

WA 300 S4

HÖRMANN KG Verkaufsgesellschaft
Upheider Weg 94-98
D-33803 Steinhagen
www.hoermann.com

TR25E465-B